

ALBIN NORDH
Talangfull junior



BILSPORT

NR 1 2021
Pris 89:- inkl. moms,
9 EURO, Norge 99 NOK

**STOR KALENDER-
POSTER PÅ KÖPET!**

Rally & Racing

RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING

TIPS

Det går att
arrangera rally
trots covid-19



"HEMMA HOS" – STORT REPORTAGE!

OLIVER SOLBERG

**KARTING-
STJÄRNAN**

**NORTON
ANDREASSON**

BRÖDERNA ENNER:
Så bygger de en vinnar-Saab



MARKNADSNATTA • NOTISER • KARTING-VM



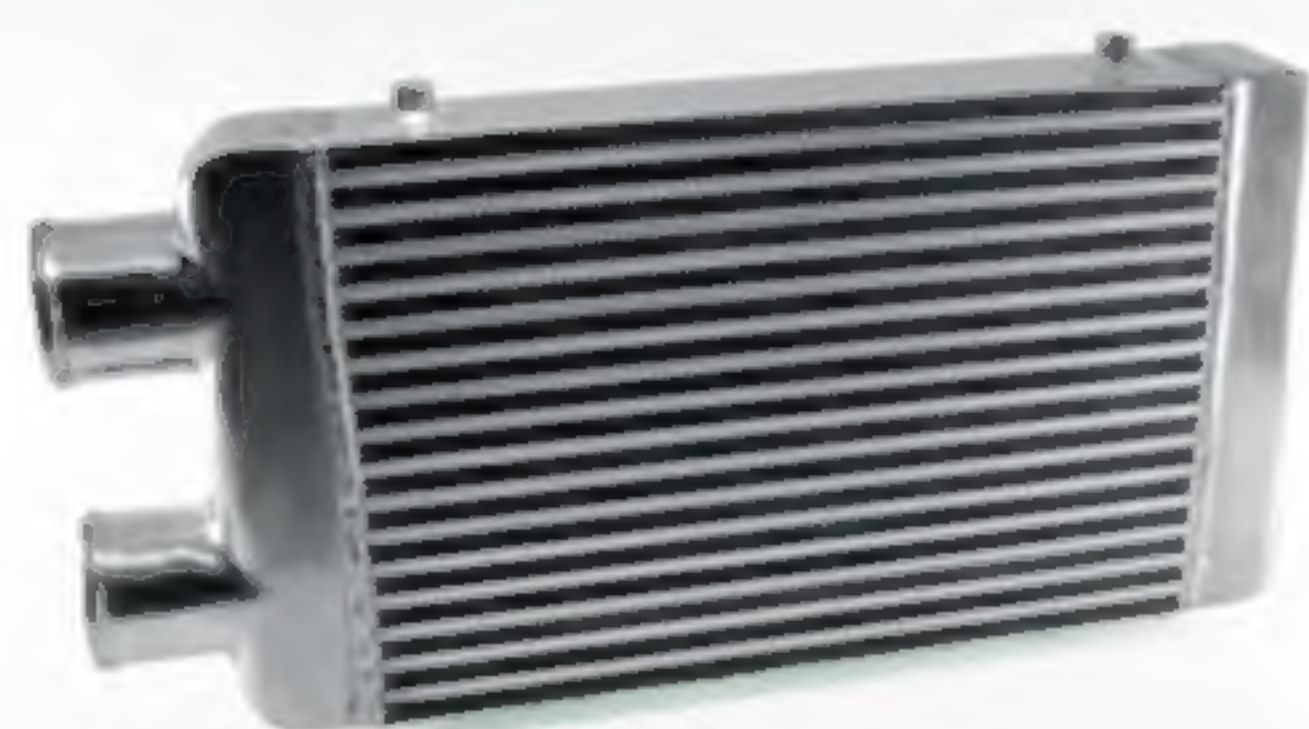
Bromsar/Bromstillbehör



Väghållning



Rattar & Tillbehör



Intercooler



Turbo



Insug



Förgasare & Tillbehör



An-Kopplingar



Kylare

Med produkter från kända tillverkare!

WEBER
W

Pipercross

WALBRO

COMETIC
GASKET
www.cometic.com

HOLSET
TURBOCHARGERS

ARP

QUARTER MASTER

SACHS
PERFORMANCE

DTA fast

BOSCH

Nu startar vår 20:e säsong!

Du håller just nu i första utgåvan av den 20:e årgången av Bilsport Rally&Racing. Tidningen debuterade med namnet Bilsport-Börsen 1-2/2002 och namnbytet till Bilsport Rally&Racing var ett faktum i och med nummer 5/2011.

Vi går alltså in på det 20:e året nu, och det är vi mycket stolta och glada över.

Har du alla exemplar av tidningen hemma så har du, med detta nummer inräknat, 212 tidningar. Eller 15.808 sidor, om du tycker att det låter maffigare.

Under alla dessa år har vi haft äran att publicera oerhört många förare, kartläsare, klubbar, tävlingar, företag, resultat och mycket mer.

Även om vi så klart inte haft plats för allt intressant som hänt, så har vi ändå speglat en stor del av bilsporten.

Vi har inte gjort detta själva. Utan dig, alla andra läsare och våra annonsörer, hade det inte blivit många tidningar.

Tack!

Vi firar den nya årgången med att bjuda alla som köpt den här utgåvan på en dubbelsidig kalenderposter att pryda någon utvald vägg med.

Och du som prenumererar får också en hel tidning på köpet. Nämligen V8 Thunder Cars Magazine 2020!

JUST NU lever vi i en historiskt besvärlig tid. Vi måste alla förhålla oss till covid-19, något som gjorde säsongen 2020 till ett annorlunda år jämfört med vad vi är vana vid.

Men hårda restriktioner till trots har inte allt ställts in. Många tävlingar och till och med mästerskap har kunnat genomföras – om än publikfritt.

Runt om i Sverige agerar myndigheter lite olika inför pandemin. Vi hoppas innerligt att så många föreningar som möjligt hittar tillbaka till passionen och drivkraften att arrangera under 2021. Ett litet, enkelt arrangemang är så oerhört mycket bättre än ett helt inställt.

Funktionärerna behöver aktiveras. Förare, kartläsare, mekaniker och team måste få hålla igång. Och det är livsviktigt för alla företag som har motorsport som levebröd att det arrangeras både träningar och tävlingar. Gynna våra annonsörer!

I den här utgåvan beskriver vi hur Nässjö MK genomförde sitt höstrally genom att tänka om och "planera utanför boxen". Inget är omöjligt!



Bilsport-Börsen 1-2/2002 och Bilsport Rally&Racing 1/2021.

Den absolut största risken vi står inför är om samhället stänger ner helt och hållet. Då kommer vi alla att drabbas av oöverskådliga negativa konsekvenser. Såväl ekonomiskt som sett till psykisk ohälsa.

Vi måste vara rädda om varandra och använda sunt förnuft. Men vi ska absolut inte sluta leva och inte sluta att utöva vår hobby!

SOM JAG SKREV i den här textens inledning hade vi inte klarat att skapa 212 Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing själva.

Utan alla läsares engagemang skulle det inte gå. Därför vill vi att du fortsätter höra av dig med tips, ris och ros. Vad är det bästa och mest intressanta du har läst i den här tidningen sedan 2002? Vad vill du ha mer eller mindre av i fortsättningen?

Nu ser vi med stort intresse fram emot 2021 – vår 20:e säsong tillsammans!

Mikael Johansson
Redaktör



INNEHÅLL

- | | | |
|---|--|---|
| 4 PARC FERMÉ Tekniska godsaker ... | 20 RALLY Så arrangeras tävling i coronatid. | 38 KARTING Norton Andreasson, KAK Motorsport. |
| 6 RALLY Oliver Solberg, MK Ratten. | 24 NOTISER Nyheter och krönikor. | 44 SVENSKA BILSPORTFÖRBUNDET Nyheter, officiella meddelanden och kalender. |
| 14 KARTING VM 2020 i Portugal. | 30 RALLY Albin Nordh, Ydre MK. | 46 MÅNADENS TÄVLING Marknadsnatta, Västra Östergötlands MK. |
| 18 TILLBAKABLICK Nostalgi, minnen och arkiv. | 34 FOLKRACE Bröderna Enner, Likenäs MK. | 57 KRÖNIKA Thomas Lindbergs äventyr. |

NÄSTA NUMMER UTE 4 MARS Som prenumerant får du tidningen tidigare

LEDARE **INNEHÅLL**

BILSPORT **Rally&Racing** **GRUNDAD 2002**
RALLYCROSS • DRAGRACING • FOLKRACE • KARTING

PRENUMERATION & LÄSARSERVICE
0455-30 29 30, VARDAGAR 9-12, 13-15
www.kundservice.net/rallyracing

Utgivare
Förlags AB Albinsson & Sjöberg
Box 529, 371 23 Karlskrona

Besöksadress
Östra Köpmansgatan 1, Karlskrona

Telefon
Växel: 0455-33 53 25, vardagar 9-12, 13-17
Direkttelefon prenumeration: 0455-30 29 30.

E-post redaktionen
rallyracing@rallyracing.se

E-post direkt
fornamn.efternamn@fabas.se

Hemsida
www.bilsportrallyracing.se och www.fabas.se

FÖRLAGSLEDNING

Publisher och ansvarig utgivare
Stig L. Sjöberg, 0455-33 53 35

REDAKTION

Redaktör
Mikael Johansson, 0455-33 53 83

Redaktion
Thomas Lindberg, 072-554 01 94
Tomas "Gullabo" Jansson, 0455-33 53 20

Layout
Christian Hansson, 0455-33 53 59

Bildchef
Joachim Cruus, 0455-33 53 82

Korrektur
Petra Stieger, 0455-36 12 05

Medarbetare i detta nummer
Stefan Boman, Anders Ekström,
Micke Fransson, Gunnar Ljungstedt,
Mattias Persson, Tony Welam.

Frågor om privatannonser: 0455-33 53 90

ANNONSAVDDELNING

Företagsannonser
Bilsport Rally&Racing
Box 529, 371 23 KARLSKRONA.

Annonsförsäljning
Jonas Andersson, 0455-36 12 97,
jonas.andersson@fabas.se.

Annonsproduktion
Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 01

PRENUMERATION

Beställes på www.rallyracing.se/prenumerera eller kontakta vår kundservice på kundservice@fabas.se eller telefon 0455-30 29 30.
Pris helår (8 nr) 499 SEK,
Utanför Sverige tillkommer portotillägg för respektive land.

MARKNADSAVDDELNING

Marknadsansvarig
Linnéa Lundell, 0455-33 53 10

Utställningar och träffar
Eva Holmberg, 0455-33 53 43

ÖVRIGT

Teknisk produktion och repro
Albinsson & Sjöberg, 0455-33 53 71

Tryck
V-TAB, Vimmerby.

Copyright
Förlags AB Albinsson & Sjöberg ISSN 2001-0346
Bilsport Rally&Racing ansvarar inte för insänt, ej beställt material i form av text och bilder. Allt material i Bilsport Rally&Racing lagras digitalt. Den som sänder material till tidningen förutsätts medge att materialet får lagras och spridas elektroniskt eller i pappersform. Vid eventuell beskattning av vinster från tidningens pristävlingar svarar pristagarna själva för denna.

Upplaga
Kontrollerad av AB Tidningsstatistik.

Personuppgiftspolicy
Din personliga integritet och hur vi hanterar dina personuppgifter är viktigt för oss. Vi har förtydligat hur vi hanterar dina personuppgifter i vår policy. Läs mer på www.fabas.se/integritetspolicy

OMSLAGSBILDER

Stora bilden
Oliver Solberg/Aaron Johnston, MK Ratten, Skoda Fabia R5.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Albin Nordh, Ydre MK och Christoffer Bäck, SMK Hedemora.

FOTO: MICKE FRANSSON

Hampus och Emil Enner, Likenäs MK.
FOTO: ANDERS EKSTRÖM

Norton Andreasson, KAK Motorsport.
FOTO: UMBERTO FRAENKEL, SPORTINPHOTO

Parc fermé ...

Kontoret i en
Toyota Yaris
WRC 2019.

Tekniska godsaker

Enligt en gammal klyscha säger en bild mer än tusen ord.
Tur det, för vi skulle inte fått plats med 6.000 ord på den här sidan ...

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), TONY WELAM/MCKLEIN (FOTO)



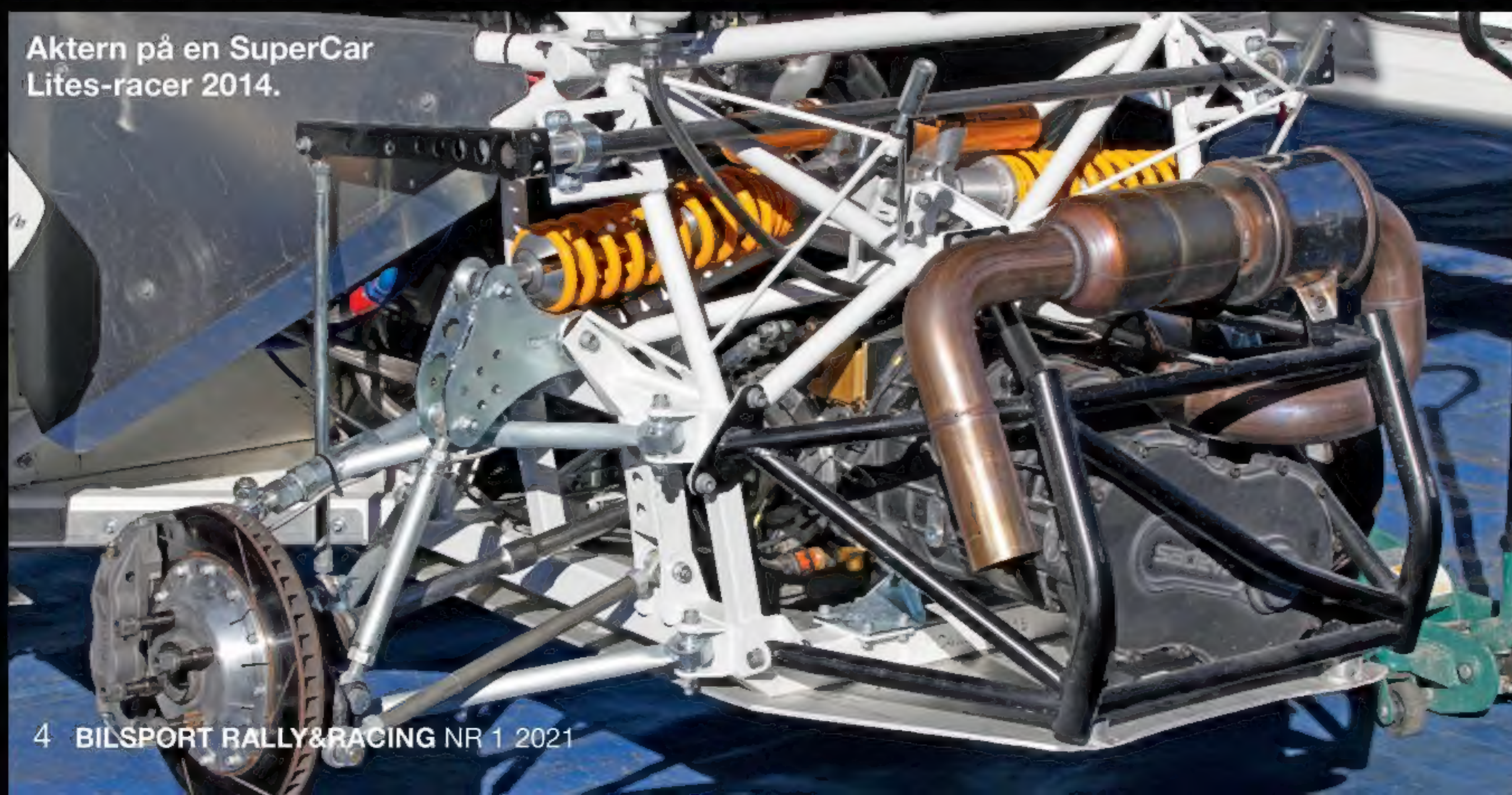
Maskinrummet i Hyundai i20 Coupé WRC 2019.



Bakaxel med tillbehör till Ford Fiesta WRC 2016.



Toyota Yaris WRC 2020 i grodperspektiv.



Aktern på en SuperCar
Lites-racer 2014.



Vänster fram på Citroën C3 WRC 2018.

#518949

BILLYFT 2500 KG

Portabel billyft för racing, däckfirmor och garage m.m. Stabil och smidig konstruktion som lyfter hela bilen. Drivs ed ett 230 volts hydraulaggregat Max lyfthöjd 450mm
lägst 80mm vikt 105 kg.

9.995 KR**KAMPANJ**

7.450 KR

4.999 KR

#511083

VERKTYGSVAGN MED TUMVERKTYG, 143 DELAR

Verktygsvagn med totalt sju lådor varav fem av dessa är fyllda med verktyg i tum som täcker det större behovet i verkstaden och entusiastgaraget.

**18.499 KR**

#498003

SERVICELYFT, 3 000 KG, ELSPÄRRAR

Lämplig lyft för däckbyten och jobb utmed bilens sidor. Mekaniska spärrar som frigörs med elektromagneter via manöverpanelen

#513923

POLERSATS I VÄSKA, RÖTERANDE

Komplett kit med allt du behöver för att komma igång med maskinpolering. Innehåller PELA roterande polermaskin, Pratts polermedel, polersvampar till vardera steg, mikrofiberdukar och Pratts lackförsegling.

1.695 KR**37.757 KR**

#511754

SAXLYFT, HÖGLYFTANDE, 3000 KG

Saxlyft för montering ovanpå golvet, fyra hydraulkolvar gör att lyften bara är 105 mm hög i nedfällt läge.

**999 KR**

1.798 KR

#492953

HYLSNYCKELSATS, 1/4" & 1/2" 188 DELAR

Tillverkade av kromvanadiumstål i bästa industrikvalité. Tvåtons ytbehandling. Blank/

**39.900 KR**

#497845

FYRPELARLYFT MED FRIHJULSLYFT, 3500 KG

Dubbel parkeringslyft som sparar plats och gör det möjligt att få in fyra bilar på en begränsad yta. Lyften är smalare och billigare jämfört med att ställa två vanliga parkeringslyftar bredvid varandra. Droppkar och stoppklossar ingår när du köper din lyft.

**2.795 KR**

#513137

PUNKTSVETSTÅNG

Portabel punktsvetstång -100s. Utmärkt för karosseriarbeten i karosseriplåt i max 1,5x1,5 mm. Med utbytbara spetsar.

**4.995 KR**

#512788

MEKANSIKA HJULDOLLYS 4 ST

Set med 4 st mekaniska hjulollys som man sätter framför och bakom bilens hjul och pumpar - då lättar bilhjulet från golvet och man kan enkelt flytta runt bilen. Aluminiumrullar som behåller formen och roterar mot däck. Med mekanisk spärr. Max.

**2.999 KR**

#513880

VERKTYGSVAGN MED 7 LÅDOR

Grå-svart verktygsvagn med 7 st lådor som matchar våra storsäljande vagnar med verktyg. Lådorna är kullagrade och försedda med gummimattor så inte verktyg och annat innehåll inte ska glida runt.

**895 KR**

1.160 KR

#507085

NIBBLINGSMASKIN, 1,8 MM, 380W

Handhållen mycket lättarbetad plåtnibbler för stålplåt upp till 1,8 mm. Levereras i praktisk väska.

**16.900 KR**

#510425

TVÅPELARLYFT, 4-TON

Hydraulisk tvåpelaryft med självlåsande lyftarmar som är lämplig till personbilar och mindre transportfordon. Perfekt lyft för garaget.

Vi reserverar oss för prisförändringar, slutförändring och feltryck.

www.verktygsboden.se

f i o y Verktygsboden

KUNDTJÄNST

info@verktygsboden.se
033 - 20 26 50

BUTIKEN I BORÅS

Källbäcksgatan 1
Mån-Fre 08-17, Lör 09-15

VERKTYGSBODEN



HEMMA HOS

OLIVER SOLBERG

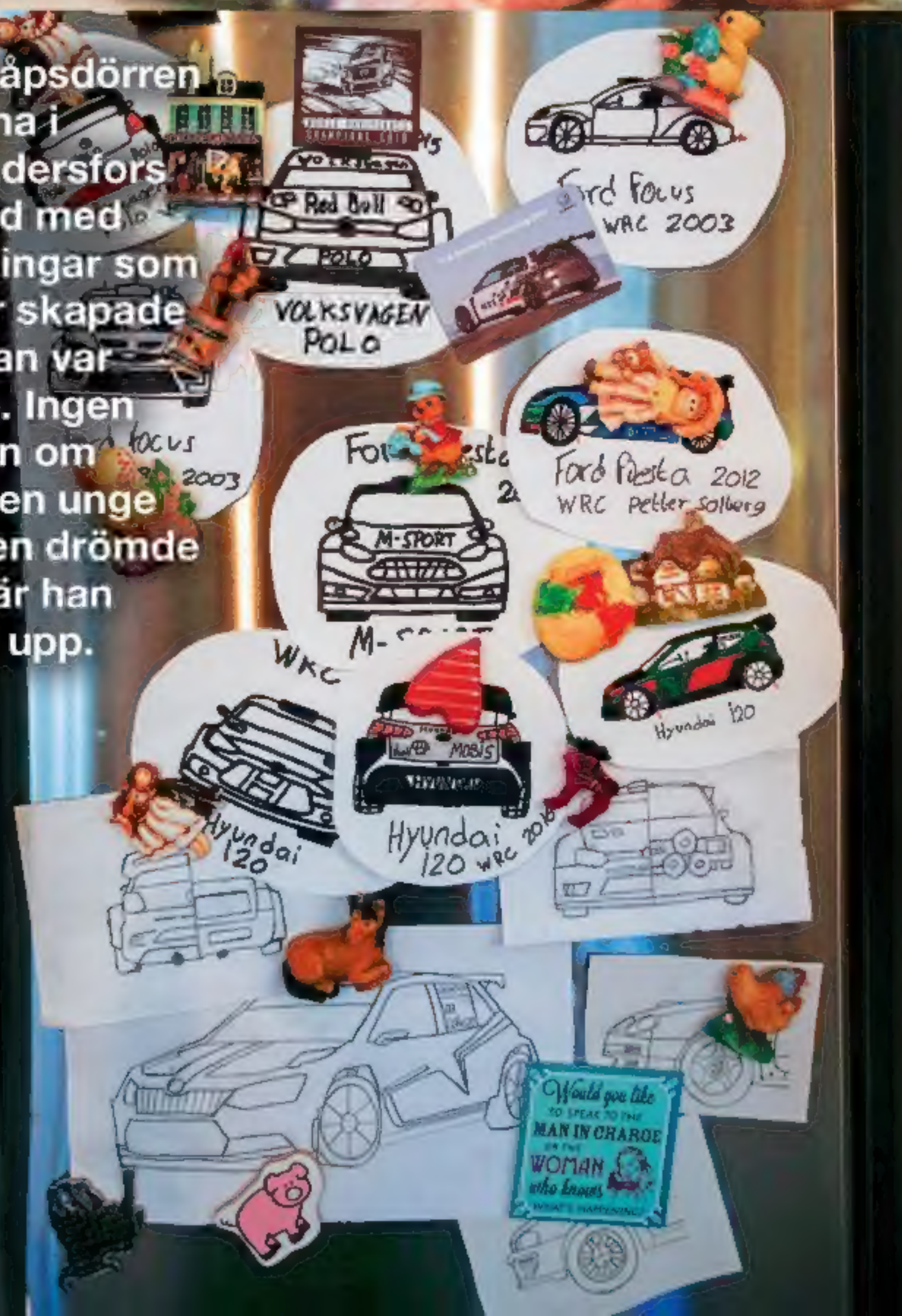
Stora framgångar i crosskart. RallyX Nordic-mästare i rallycross. Vinnare av rallymästerskapet i Lettland, bronsmedalj i det amerikanska rallymästerskapet och blixtnabb VM-förare i WRC 2. Imponerande av en kille som fyllde 19 år i höstas.

Oliver Solberg har tagit väl vara på sina goda förutsättningar och samtidigt själv arbetat stenhårt och målmedvetet för att nå dit där han är i dag. Resan upp i karriären har bara börjat.

Under en hel dag hemma hos Oliver och hans föräldrar fick Bilsport Rally&Racing möjlighet att utforska bakgrunden till framgångarna.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), TONY WELAM (FOTO)

Kylskåpsdörren hemma i Mitandersfors är fylld med teckningar som Oliver skapade när han var yngre. Ingen tvekan om vad den unge gossen drömde om när han växte upp.





Tack vare föräldrarna Pernilla och Petter har Oliver Solberg goda förutsättningar för en framgångsrik motorsportkarriär. Han har tagit vara på sina möjligheter och till stor del lagt grunden för sina framgångar med personlig drivkraft och egna initiativ.

Den här dagen råder ett behagligt lugn i nordvästra Värmland. Höstlöven faller och morgondimman vägrar lätta.

Vid bordet i den ståtliga herrgårdsbyggnaden sitter Oliver Solberg, flankerad av mamma Pernilla och pappa Petter. Han funderar en kort stund när vi ber honom att beskriva sig själv.

– Jag försöker vara en snäll person. Och är väldigt bestämd och målmedveten när det handlar om sporten.

Pappan fyller i:

– Du är en bra familjeman och väldigt omtänksam.

Inte oväntat kommer det snart fram att unge Solberg är extremt tävlingsinriktad. Ett tydligt särdrag som finns i hela hans släkt.

Oliver medger att de tävlar i allt! Petter replikerar blixtnabbt:

– Vem var det som vann Yatzy i går?

– Du vann Yatzy, svarar Oliver behärskat.

– Vi kan inte gå och lägga oss om inte farsan vinner, fyller Pernilla i, lite på skoj men definitivt inte utan allvar.

OLIVER FÖDDES, tre månader för tidigt, hösten 2001. Petter var mitt uppe i sin första WRC-säsong för Subaru. Pernilla hade avslutat sin aktiva förarkarriär, arrangerade resor till rally-VM och supportade sin fästman som hon senare (2003), gifte sig med.

I april 2002 fick Oliver följa med till Cypern där han gjorde sitt livs första besök på ett VM-

rally. Därefter var den lille killen ett stadigt inslag på serviceplatser och i teambussar.

– Självklart kommer jag inte ihåg så mycket förrän jag blev äldre. Men jag har ju sett bilder från den tiden och fått mycket berättat för mig. Min barndom var fantastisk!

Att växa upp och fostras i en högteknologisk, krävande och hårt mediabevakad internationell elitcirkus påverkade så klart.

– Många säger att även om jag ser ung ut, så är jag lillgammal. Men jag har aldrig blivit pushad att hålla på med motorsport. Mamma såg till att jag fick prova allt möjligt. Fotboll, tennis, dans, hockey.

Han gillade hockey och spelade i många år. Men inombords fanns

hela tiden drömmen om att köra biltävlingar.

Det var ju inte bara ute på tävlingarna han matades med motorsport. Även i hemmet har det naturliga samtalsämnet alltid varit självklart.

Släkterna Walfridsson och Solberg är motorsport personifierade. En julafton för flera år sedan var många av dem samlade runt matbordet för att fira högtiden. Och alla som har träffat dem vet att de pratar ofta, initierat och inte sällan i mun på varandra i iver kring sitt stora intresse.

Petter minns:

– Vi diskuterade diffar och vikt hela tiden. Till slut tröttnade min morsa. Hon röt ifrån och sa att om vi fortsätter prata motorsport så avslutar vi firandet.

– Alla blev knäpptysta, säger Oliver.

– Ja, vi visste ju inte vad vi skulle prata om, menar Pernilla.

Till slut bröt Oliver "bestemor" isen och sa att ... "Det här var ju lite tråkigt. Varsågod och prata motorsport då."

Alla tre skrattar högt åt minnet.

MITT I PETTERS VM-karriär gick familjens flyttlass till Monaco. Oliver var bara en tvärhand hög när en lägenhet på 13:e våningen blev hans hem på franska rivieran. Där gick han sina tre första år i skola och lärde sig prata franska flytande.

Fast det var något som saknades. Gården, naturen, möjligheterna.

– Efter sex år flyttade jag och Oliver hem till Värmland medan Petter stannade kvar där nere ett tag till, berättar Pernilla.

På gården kunde Oliver odla sin tidiga talang för bilkörning.

– Jag var runt två år när jag körde fyrhjuling första gången. Bil har jag kört sedan jag var fem.

En av Petters tidiga samarbetspartners, Martiniussens Bilservice, kom förbi varje höst och lämnade en handfull mer eller mindre uttjänta bilar som så att säga fick sin sista smörjelse av Oliver under vintrarna.

Redan i mycket unga år utvecklade han en fin känsla för vad helst han rattade omkring på gården, i skogen och på sjöisen.

Petter, mitt i WRC-karriären, var ofta på resande fot. När han var hemma umgicks han med sonen och gav värdefulla körtips samt instruerade rent tekniskt.

På så sätt utvecklades Oliver relation till sina föräldrar lite olika.

– Vi står varandra väldigt nära, alla tre. Men pappa och jag var mer som lekkamrater. Han är fortfarande min bästa kompis. Varenda morgon slår han upp dörren till mitt rum och säger "Nu ska vi leka".

Pernilla nickar och skrattar.

– När navelsträngen mellan mig och Oliver klipptes, växte den ihop mellan Petter och Oliver i stället. De får ta igen lite tid nu.

I SIN SONS ÖGON var Petter ingen världsstjärna. Oliver såg upp till honom i rollen som pappa. Samtidigt, ju äldre grabben blev, desto mer drömde han om att bli som pappa. Att bli världsmästare.

En gång, i tidig ålder, fick Oliver möjlighet att köra gokart-träning på en bana i Frankrike.

– Det var bara två, tre killar på banan. Bland annat var Mick Schumacher där med sin pappa Michael, berättar Petter.

– Jag åkte mest runt och sladdade, som jag gjorde med fyrhjulingen hemma. Och då var det inte så kul, för jag ville ju vara snabbast, minns Oliver.

2008, i norska Tynset, fick han chans att mäta sina krafter mot andra knattar i crosskartklassen Mini.

– Morfar (Per-Inge) tog med mig eftersom mamma och pappa var på rally någonstans. Jag blev trea! Fast ... vi var bara tre startande.

Efter det inleddes en fullskalig satsning på crosskart som varade fram till för fyra år sedan. Två North European Zone-guld och fyra SM/JSM-silver var naturligtvis bra. Men syftet med crosskarttiden var att samla erfarenhet. Som mest körde han uppåt 24 tävlingar under en säsong.

OLIVER HADE bestämt sig för att därefter satsa på rallycross och sedan ta steget vidare till rally. I samma veva blev Petter dubbel världsmästare i rallycross, något som gav ännu mer bränsle åt sonens planer.

Vid ett test i Belgien hade Petter lovat gossen som då var nyss fyllda 15 år att få testa den Citroën DS3 SuperCar som han tog sina VM-titlar med.

– När pappa var klar blev det min tur att prova. Men det regnade för fullt och jag tyckte bilen kändes konstig.

– Han snurrade och vi sa till honom att "du ser, det är inte så lätt", berättar Pernilla.

Men Oliver gav sig inte. Han nötte på och var snart inte mer än en och en halv sekund långsammare än Petter per varv.

Vid en närmare kontroll av den bilen visade det sig att en drivaxel var trasig när Oliver körde. Givetvis därför DS3:an uppförde sig lite märkligt.

– Hade det inte regnat och varit så halkigt hade jag nog inte varit så nära pappas tider.

UPPFYLLED AV självförtroende efter de fina varvtiderna, drivaxeln till trots, ville Oliver köra RallyX Nordic. Det svenska regelverket tillät att köra SuperCar i RX Nordic från det år föraren fyller 16.

Satsningen gick hem. Den unge talangen tog RX Nordic-silver 2017, och 2018 korades han till mästare i klassen.

– En av mina största framgångar hittills. Samtidigt kändes det konstigt eftersom jag egentligen körde detta bara för att få erfarenhet av fyrhjulsdriven bil.

2017 och 2018 körde Oliver dessutom 17 rallytävlingar i Estland och Lettland. Då i en Peugeot 208 R2 med Veronica Engan som co-driver och förare på transportsträckorna.

I slutet av september 2018 hade Oliver blivit 17 år och var med Pernilla och Petter vid rallycross-VM i Texas, USA. Samtidigt arrangerades en deltävling i amerikanska rallycrossmästerskapet



Innan han fyllde tio år hade Oliver börjat köra hem segrar i crosskart 85 cc.



Säsongen 2020 har Oliver och hans co-driver Aaron Johnston samlat VM- och EM-erfarenhet i såväl Skoda Fabia R5 som teamets egna VW Polo R5. Här i den mexikanska deltävlingen där Oliver rattade Polon.

där Subaru var och är en framträdande aktör.

Utan att säga något till sin mor och far traskade Oliver över till Subaru-gänget och pratade med mekanikerna som han kände igen sedan hans pappa rallytävlande för Prodrive.

– Jag hade följt den amerikanska tv-serien "Launch Control" och tyckte det såg så häftigt ut med rally i USA.

Oliver pratade på egen hand till sig ett möte med det amerikanska Subaru-teamets ledning där han förklarade att hans dröm var rally.

– De lyssnade och gav mig ett visitkort. Men de tog nog inte mig på fullt allvar.

Någon dag senare, i en taxi i Texas, skrev Oliver ett mejl till adressen på visitkortet.

"Hej, jag heter Oliver Solberg och jag är jätteintresserad av att köra för er. Har ni något test framöver så kommer jag gärna. I am available any time."

För säkerhets skull fick mamma Pernilla en kopia av mejlet.

– När jag fick se det undrade jag vad han hade gjort!

Kort därpå kom ett mejl tillbaka. "Vi har ett däcktest i USA senare i höst. Vi fixar så du kan komma över och får prova bilen".

PÅ AMERIKANSK MARK fick Oliver, som hade sällskap av Pernilla och Petter, inte bara testa det årets bil, utan även den nya Subarun som skulle introduceras i mästerskapet 2019.

2018 kröntes den unge värmlänningen till RallyX Nordic-mästare i SuperCar.



FOTO: STEFAN BOMAN

Oliver nådde stor framgång i det amerikanska rallymästerskapet 2019.



FOTO: SUBARU MOTORSPORT USA

2020 gjorde Oliver och Aaron Johnston WRC 2-satsning med Skoda Fabia R5.

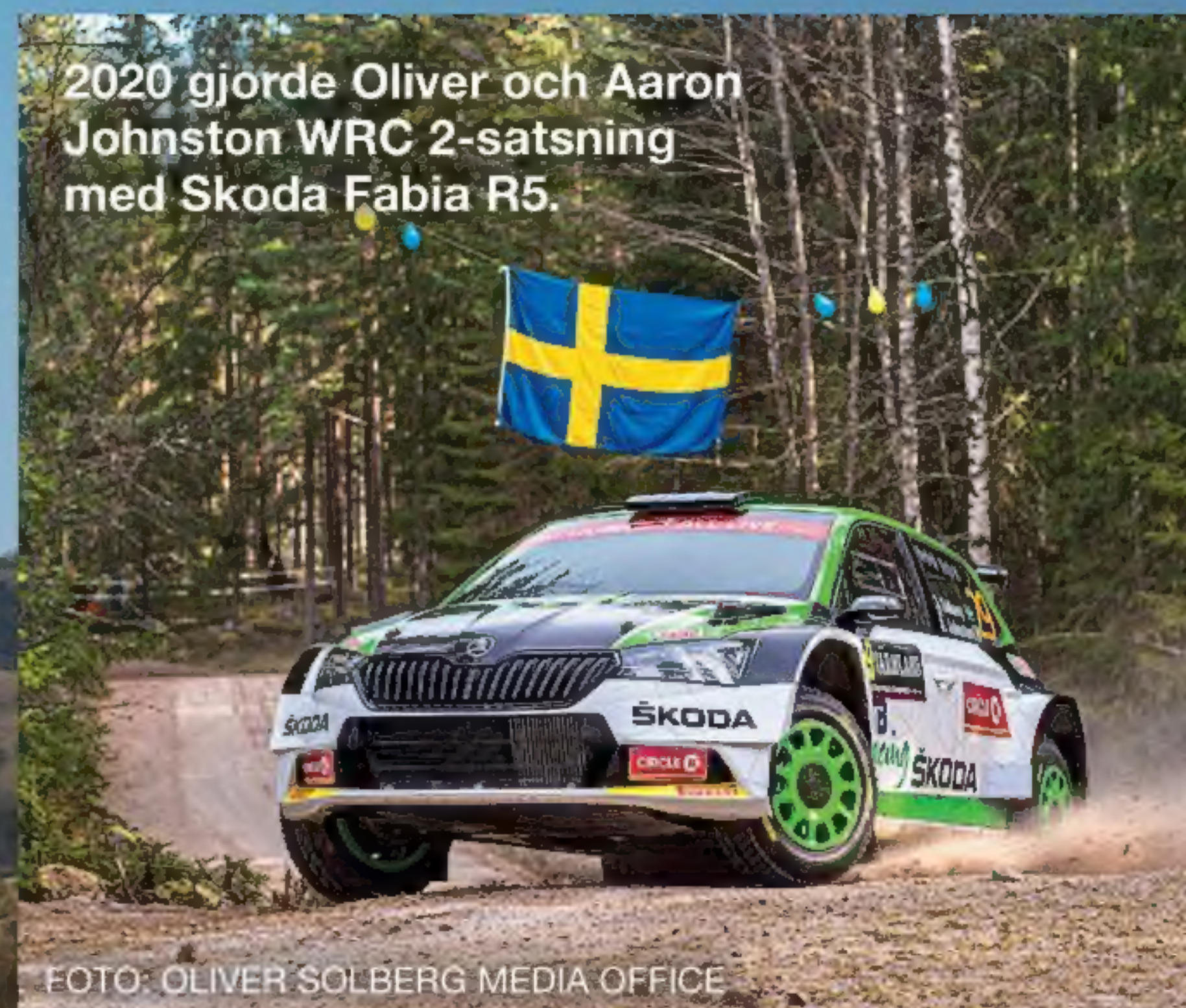


FOTO: OLIVER SOLBERG MEDIA OFFICE



”Jag åkte mest runt och sladdade. Och då var det inte så kul, för jag ville ju vara snabbast.”

Och redan efter första vändan var han inte helt nöjd med bilen. Teamet sa till honom att han måste köra flera vändor och lära sig bilen.

De anade inte att Oliver, sin ungdom till trots, hade utvecklat en mycket god känsla för hur en tävlingsbil ska vara inställd för att passa hans körstil.

Som tur var fanns Jonathan Carey på plats. Han var en av Petters ingenjörer under dennes Subaru-period i VM. Carey sa, ”Jag vet hur din pappa fungerar. Det känns som att ni är väldigt lika, både som personer och chaufförer.”

Petter lyssnade på Oliver och instruerade ingenjörerna om hur bilen skulle ställas in.

Teamet kortade gaspedalens spel, gjorde fronthöjningen betydligt

mindre aggressiv, flyttade vikt till bilens mitt och testade olika setup. När Oliver fått bilen som han ville ha den var han snabbare än teamets brittiske stjärna, David Higgins, som vunnit det amerikanska rallymästerskapet flera gånger.

Unge Solberg fick erbjudande att köra sex av nio deltävlingar med den gamla bilen för att lära sig.

– Men det gick jag inte med på. Jag ville köra den nya bilen eftersom den var snabbare, förklarar Oliver självsäkert.

Vidare diskussioner resulterade i att junioren skulle få köra den nya bilen om han tog med en liten påse sponsorpengar.

– En riktigt bra deal, hävdar både Pernilla och Petter.

Nästa utmaning var att hitta en co-driver som inte bara hade rutin av rally på toppnivå. Denne skulle även vara av samma storlek som Oliver eftersom han ännu inte hade körkort och då måste kartläsaren köra bilen på transportsträckorna.

Nuvarande co-drivern Aaron Johnston åkte med i första deltävlingen i USA, extremt rutinerade fransmannen Denis Giraudet tog högerstolen i de tre kommande innan Aaron var tillbaka i de två avslutande.

FRAM TILL USA-äventyret hade Petter skrivit noterna åt sin son inför tävlingarna i Lettland. Och som alla vet krävs det känsla, erfarenhet och mycket god kunskap för att skapa tillförlitliga fullfartsnoter.

Oliver levererade toppresultat redan i första tävlingen där han var snabbast i slutskedet och blev tvåa totalt.

Men då drog den amerikanska arrangören öronen åt sig. När teamet kom till Olympus-rallyt i slutet av april fick de plötsligt veta att Petter inte tilläts att skriva noterna. Tydligt hade jänkarna överrumplats över hur snabb den blågula junioren var.

– Beskedet att jag var tvungen att skriva noterna själv fick vi kvällen före rekognoseringen. Den natten kunde varken pappa eller jag sova.

De båda diskuterade i timmar om vad som är viktigt att tänka på och vad som inte får missas i processen att skriva noter för det tempot Oliver avsåg att hålla. ►



I pojkrummet i Mitandersfors är Oliver oftast bara hemma för att vända och packa om. Här skiner hans intresse för hockey igenom.

”Att vara rejält förberedd och lägga upp strategier är en kvalitetssäkring för att slippa göra onödiga misstag.”

► Pernilla beskriver att Petter var ”helt förstörd” av nervositet när sonen och Giraudet startade tävlingen.

– Första loopen hängde jag inte med. Jag vågade inte lita fullt ut på mina noter. Men andra gången vi åkte sträckorna tog jag in tid, gick upp i ledningen och till slut vann vi tävlingen, säger Oliver.

Säsongen fortsatte bra för Solberg/Giraudet/Johnston. De vann de två avslutande tävlingarna och blev trea i mästerskapet.

ORDINARIE CO-DRIVER i bilen de två senaste åren har irländaren Aaron Johnston, sex och ett halvt år äldre än Oliver, varit.

Eftersom Oliver vill vara förberedd på alla eventualiteter i framtiden använder han engelska noter precis som sin far.

Teamet hade letat efter en engelskspråkig kartläsare som har samma höga ambitionsnivå och arbetsmoral som den karriärklättrande chauffören.

– Min co-driver mellan 2010-2012, Chris Patterson, tipsade om Aaron, berättar Petter och fortsätter:

– Vi tog med honom till ett test i Spanien där han fick åka med mig. Då kände jag att han hade god potential. Sedan tog vi med Johnston på ett vintertest där han åkte med Oliver. Därefter har vi analyserat både honom och andra

kandidater mycket noga. Och tillsammans kom vi fram till att Aaron skulle erbjudas platsen.

De båda beskriver irländaren som en motiverad och engagerad co-driver med god timing och förmåga att läsa tillräckligt fort, men tydligt, för att få med all information som far och son Solberg har i sina noter.

Eftersom de bor i olika länder ses de inte varje dag. Men de båda har regelbunden kontakt via telefon och internet, minst en gång i veckan. Då pratar de om senaste tävlingen, går igenom onboardfilmer och analyserar noter.

På hemmaplan skapar Aaron en plan för kommande tävlingar

vilka han sedan går igenom med Oliver. I dag, tack vare internet, finns oerhört mycket information som förare och kartläsare har nytta av att ta del av.

PETTER POÄNGTERAR vikten av att läsa på inför varje tävling. Vad hände förra året? Vad drabbades andra team av? Hur har förarna kommenterat tidigare års tävlingar? Hur förändrades sträckorna mellan första och andra loopen?

– Att vara rejält förberedd och lägga upp strategier är en kvalitetssäkring för att slippa göra misstag och onödiga krascher, betonar Petter.



Oliver hade inte ens fyllt sex år när han hjälpte till att putsa upp pappa Petters WRC-Subaru mellan VM-sträckorna. Här i Tyskland 2007.



Den talangfulle junioren lärde sig tidigt att föra dialog om bilens setup med teamens ingenjörer. Bilden är från RallyX Nordic i Strängnäs 2017.

Olivers hittills största utmaningar i rallykarriären kom i samband med Wales Rally GB hösten 2019.

En och en halv vecka före tävlingen fyllde han 18 år och var tvungen att hinna ta sitt körkort innan rekognoseringen började.

Men, första teoriprovet misslyckades. Med en poängs marginal. Dagen efter klarade han uppkörningen och hade en reservtid för ny uppskrivning på eftermiddagen.

– Jag satt och läste hela natten. Tog ett två timmar långt varmt bad och fortsatte läsa. Gick in i bastun och fortsatte läsa. Pappa vågade inte ens komma hem den kvällen.

TOKPLUGGANDET gav resultat och körkortet var i hamn. Därefter drog han raka spåret till England. Fast eftersom all tid gått åt till körkortet var VM-debutanten långt ifrån tillräckligt förberedd på vad som väntade.

Förvisso hade han kört ett test, knappt ett halvår tidigare, på välkända Sweet Lamb-sträckan. Det var hans enda egna erfarenhet av rally i England.

– Första sträckan var en superspecial på Oulton Park. I första vattensamlingen kom det in vatten i bilen genom något hål och hela vindrutan immade igen. Jag fick stanna, backa och tappade tio sekunder.

Petter, som i samma tävling gjorde sin karriärs sista (?) VM-start som förare var snabbast av R5-ekipagen.

Oliver berättar att han var riktigt sur den där kvällen. Han kände sig stressad och hade inte alls något självförtroende.

Dessutom, eftersom detta var hans VM-debut, var släkt och vänner på plats. Till råga på allt gott om nyfiken media och inte minst ett tv-team som följde varanda steg för tv-serien "Team Solberg, som sändes i norsk tv och finns att se på Dplay.

MORGONEN DÄRPA var det dags för första riktiga sträckan, 11,6 km korta Elsi 1.

– Nu hade jag bestämt mig för att ladda! Men det var ju det dum-

maste jag någonsin gjort. Både jag och Aaron var nervösa och han var konstant sen i noterna. Då fick jag inget flyt och på ett ställe där alla genar prickade vi en sten, slog bort ett framhjul och bröt.

Hela året hade allt gått bra. Oliver hade vunnit det mesta han ställt upp i och förväntningarna på honom hade skruvats upp, både från teamet och honom själv.

– Det är ju en sak när man står där ute i skogen med trasig bil och känner sig dum. Men när vi kom tillbaka till serviceplatsen ... Tv, fans, fotografer, team, vänner, sponsorer undrade varför det hade hänt och hur det kunde hända. Den situationen var tuff!

SA KOM lördagsmorgonen. Teamet hade lagt bilen och Solberg/Johnston startade om tävlingen.

Nu låg de så långt efter att pressen på dem var borta. Duon vann morgonens två första sträckor och sedan väntade Sweet Lamb som mätte 25,65 km.

– Världens coolaste sträcka som jag kunde och som jag sett fram emot så mycket. Här skulle ingen ta mig!

Men före sträckan öppnade han huven, för han tyckte inte bilen gick tillräckligt bra. Och glömde låsa sprintarna.

En bit efter start for huven upp i rutan och på något vis vreds luftfilterboxen så att motorn ströps och grabbarna fick inte igång den igen.

– Den lördagskvällen är det värsta jag har varit med om. Och jag fick givetvis skit från teamet för att jag hade glömt sprintarna.

Pernilla beskriver att hon aldrig sett Oliver så ledsen. Han berättar själv att han grät på hotellrummet.

SÖNDAGSMORGONEN grydde och två sträckor som skulle köras två gånger vardera återstod. Solberg/Johnston startade långt bak i fältet och när de skulle köra första sträckan för andra gången var det avsevärt halkigare än under första varvet.



FOTO: OLIVER SOLBERG MEDIA OFFICE

Sedan 2019 är irländaren Aaron Johnston ordinarie co-driver bredvid Oliver. Här trivs de i Monaco inför VM-tävlingen 2020.

YOKOHAMA Motorsports

Ett vinterdäck med
bästa prestanda för
driv och broms i snö.

Nyhet för i år.

A057

Nytt däck med
asymmetriskt
mönster för 4wd

ADVAN
A040S

110/650 R15

150/650 R15



Välkomna att kontakta oss!

Andreas 070-884 89 63

andreas.sjolander@ppe.se

Pelle 070-520 77 22

pelle.palmqvist@ppe.se

Jari 072-502 04 52

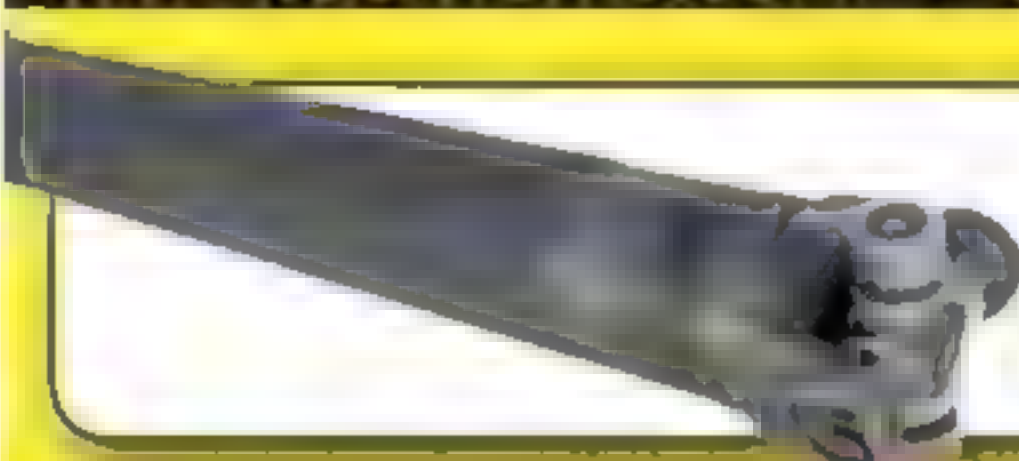
jari.liiten@ppe.se

PPE

Auktoriserad återförsäljare för
Yokohama Rallydäck i Sverige

Atlasgatan 10 • 802 86 Gävle
www.ppe.se • e-mail: info@ppe.se

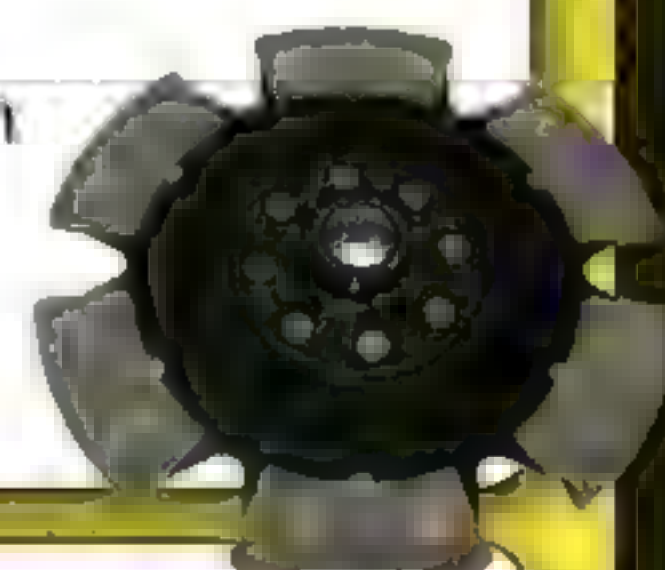
www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35



3" kardan med 1350-knutar 6195:-
Kardan som tillverkas i den längd du vill ha!

Sinterlameller från KEP

Håller vad dom
lovar!



220 volts däckskärare
1495:-

Suverän maskin för att
trimma t.ex. folkracedäcken
eller förlänga livet lite på
hojdäcken!



Dalhems 50år

Runt 1975 skaffade vi den
första moderna bromsbänken i
Skandinavien.

Det underlättade arbetet
med motortrimningen av
hobbybilarna som det tävlades
med både på grusvägar i skogen
och på motorbanan.

Dalhems
50 1970
YEARS 2020
dalhems.com



OMP TRS
FIA stol från 3090:-

Vi har grejerna till dig som håller på med motorsport!

Dalhems

www.dalhems.com • bildelar@dalhems.com • 0346-207 35



Hemma på gården finns ett välutrustat gym där Oliver lägger gott om tid för att vässa sin fysik. En och annan bordtennismatch mot Petter hinner han också med.

► Resan slutade i diket och nu var helgen och karriärens första VM-äventyr definitivt över.

Men i stället för att deppa kunde familjen fira Petter som avslutade sin VM-karriär med klassseger i WRC 2.

– Med facit i hand skulle Oliver inte ha kört den tävlingen. Det var för mycket press med körkortet veckan före, knapphändiga förberedelser, för mycket uppståndelse kring honom och dessutom kunde inte jag finnas till hands som jag brukar, eftersom jag tävlade själv, summerar Petter och fortsätter:

– Å andra sidan har de flesta stora rallyförare, inklusive mig själv, åkt av och brutit första gången vi VM-tävlade i Wales Rally GB.

SÄSONGEN 2020 blev minst sagt annorlunda för alla, på grund av covid-19-pandemin. Men Oliver nöjde sig inte med att sitta hemma och vänta.

Tillsammans med Petter lanserade han en virtuell rallyserie. Denna fick blixtnabb spridning på sociala medier och lockade tusentals deltagare från hela världen.

– Vi kände att vi måste ge något tillbaka till våra samarbetspartners även under perioden då det inte arrangerades vanliga tävlingar. Då var virtuell motorsport ett utmärkt alternativ och vi fick

mycket bättre gensvar än vi vågat hoppas på, säger Oliver.

Att jobba med sponsorer är inget nytt för honom. I början av karriären var det nästan alltid Oliver som tog kontakt med företag och som sedan kom överens med dem.

Och någon extrem fördel av att vara Petters son säger han sig inte ha haft.

– Nej, de som har stöttat mig, och fortfarande gör det, ställer upp för att jag är jag. Ibland har det till och med varit en nackdel att vara en Solberg när jag har kontaktat företag.

Med tiden har Pernilla och Petter tagit ett större ansvar i relationen med sponsorer. I takt med att karriären har accelererat har avtalen blivit allt större och det är mer och mer juridik inblandat.

Tanken är att grabben ska kunna fokusera så mycket som möjligt på sin huvudsakliga uppgift, att köra bil så fort och säkert som möjligt.

Men han är nog med att då och då höra av sig till sina partners. Ett personligt brev, ett telefonsamtal eller en liten present. Den

kontakten, förutom regelrätta evenemang och träffar, betyder oändligt mycket för det aktuella samarbetet och för möjligheterna att kunna förlänga kontrakt.

Alla personliga möten med företagare har betytt mycket för Olivers erfarenhet och för den ömsesidiga respekten.

EN ANNAN betydelsefull insats för livserfarenheten var när han på eget bevåg, som 15-åring, bestämde sig för att flytta till Frankrike och börja studera på motorsportskolan FFSA Academy i Le Mans.

– Första halvåret var extremt tufft. Språket var inget problem eftersom jag bodde i Monaco som liten. Men att flytta hemifrån ... Jag är ju väldigt familjekär.

Pernilla minns hur tyst det blev när sonen flyttade.

– Petter och jag kunde sitta hemma och undra vad vi skulle göra nu. Kanske se en film på tv och så. Det är en sorg för alla föräldrar när barnen flyttar hemifrån. Men vi hade ju ändå tur som sågs ofta på såväl Petters som hans egna tävlingar.

I Frankrike bodde Oliver i en studentlägenhet med F1-stjärnan

Charles Leclercs lillebror som granne. De flesta elever hade racing som mål med karriären. Bara Oliver, och skolans rektor, var riktigt rallyintresserade.

– Han hade kört rally i 25 år. Ibland kom han in i vår klass och sa att jag var den enda coola eleven där, eftersom han tyckte rally var den roligaste sporten.

Efter tre år flyttade Oliver hem till Värmland igen. Och med facit i hand är hans föräldrar mycket stolta över vad sonen gjorde.

– Beslutet att flytta utomlands, ensam i så ung ålder, för att lära sig mer om motorsport, visar hur stark vilja han har att lyckas, kommenterar Petter.

I FRAMTIDEN hägrar det stora målet, att få signera ett fabrikskontrakt i rallysportens högsta division, WRC. Men dit vill varken Oliver eller hans mamma och pappa stressa.

De menar att han behöver ett eller kanske två år till i R5-bilar för att skaffa rutin, inte minst av VM-seriens alla olika tävlingar.

Med mångårig rutin som fabrikschaufför vet Petter precis vad som krävs:

– När du väl kommer in i WRC, hos ett stort team, då har du en enda chans. Du måste inte vinna tävlingar direkt. Men du måste ha hög lägstanivå och prestera en viss speed på en gång.

"Oliver är född i Norge, är svensk medborgare, bor i Sverige och har svensk licens."

Oliver fyller i:

– Se på Kalle Rovannerä. Han hade en ordentlig plan. Han körde R5 i flera år, ett år på asfalt i Italien och två säsonger i VM. Han planerade, stressade inte och därför är han där han är idag.

Petter avslöjar att de redan tackat nej till en WRC-möjlighet för Oliver. Just för att han ska få chans att utvecklas tillräckligt innan det är dags.

AVSLUTNINGSVIS en högtintressant fråga. Familjen bor på gränsen mellan Norge och Sverige, på svenska sidan. Pernilla är svensk och Petter är norsk. Än så länge har Oliver tävlat med svensk flagga. Kommer han att fortsätta göra det?

Petter svarar blixtnabbt:

– Oliver är född i Norge!

Huvudpersonen skrattar och kommenterar:

– Den var viktig för pappa. Men som svar på frågan. Att tävla som svensk var ingen plan, det var helt enkelt enklast med pappersarbetet. Men jag fortsätter som svensk förare.

Oliver må vara född i Norge men han är svensk medborgare, bor i Sverige och kör på svensk licens.

Till viss del är familjen splittrad i frågan. Petter vill fixa norskt pass åt sonen och menar att det skulle vara lättare för honom att ta sig vidare i karriären som norsk.

Oliver hävdar att han som svensk får det bästa av media och uppmärksamhet från båda länderna eftersom norrmännen ser honom som norsk tack vare Petter.

Att han är populär i Sverige bevisas bland annat av att unge Solberg fått tre Bilsport Award-utmärkelser. Av dessa smäller Årets Junior 2019, efter en allmän omröstning på nätet, högst.

Efter flera timmars stillasittande samtal var det uppfriskande att få en rundvandring i huset och de intilliggande byggnaderna. Där bland det privata gymmet. Bland alla träningsredskap finns ett pingisbord, och far och son Solberg var inte svårövertalade att slå några bollar mot varandra.

Dialogen mellan de två är kärleksfull och omtänksam. Samtidigt som tävlingsinstinkten snabbt dök upp igen. Lekfullheten blev allvar. Vad de här två än tar sig för, så är det bara seger som gäller. ●



När tävling efter tävling ställdes in på grund av covid-19 ägnade Oliver massor av tid i simulators. Han menar att virtuell motorsport är bra i syfte att hålla igång tävlingsmomentet mentalt.

Snabba fakta **OLIVER SOLBERG**

Född: 2001-09-23.

Bor: Mitandersfors.

Familj: Mamma och pappa.

Yrke: Rallychaufför.

Hobby: Rally.

Klubb: MK Ratten.

Co-driver: Aaron Johnston.

Typ av noter: Engelska siffemoter (gradering 1-6 som pappa Petter).

Musiksmak: Allt.

Läser: Noter.

På nätet kollar jag: Rallyfilm.

Äter helst: Tacos.

Dricker gärna: Mjök.

Tre favoritprylar: Fyrhjuling, tv-spel (simulator) och rallybil.

Tävlingsdebut: 2008 i Tynset, crosskart Mini. Morfar Per-Inge var med. Mamma och pappa var på någon annan tävling ute i världen någonstans.

Antal tävlingar: 40 rallytävlingar. Vet inte hur många det är totalt med crosskart och rallycross också.

Favorittävling: Rally Sweden tycker jag är den coolaste.

Privatbil: Ford Ranger pick up. "Fake Raptor" med Reiger-dämpare och amerikanska hjul.

Sportslig framtidsdröm: Tennis ... Nä, jag skojar. Det är ju att få ett WRC-kontrakt.

Styrka som förare: Jag ger aldrig upp.

Kan jag bli bättre på som förare: Man kan alltid bli bättre på allt.

Utmärkelser: Bilsport Award – Årets Rallycrossjunior 2018 (jury), Bilsport Award – Årets Rallyjunior 2019 (jury) och Bilsport Award – Årets Junior 2019 (läsarnas val).

Sponsorer: Monster Energy, Pirelli, Castrol, Circle K, HTB Racing, Helmia, Riis Bilglass, Alcon, MT Trading, Mercasol, Thoréns i Kil, OMP, DirtFish, Bilsport, Hallgruppen, Riis, Komplet. Utöver samarbetena med Volkswagen Motorsport, Skoda Motorsport och Fia Smart Driving Challenge.

LÄS MER I NÄSTA NUMMER av Bilsport Rally&Racing (2/2021). Där kan du läsa andra delen om familjen Solberg som bland annat handlar om hur Petter och Pernilla jobbar bakom Oliver som är mitt i sitt internationella genombrott.

TRACTIVE
motorsport transmissions

Rampdiff och drivaxlar till Volvo

Nyttillverkade drivaxlar för Volvo 240 och 940 med grövre diameter vid splinesen in i differentialen. Utformad för standard hjullager och pinnbultar. (Passar ej standard diff.)

Tractive AB | bjorn.engstrom@tractive.se | +46 243 221155 | +46 72 252 21 15 | www.tractive.se

Svenskchanser regnade bort ...

Några svenska framgångar blev det inte vid oväxlade kartingklassernas VM i Portugal. Våra främsta hopp William Siverholm och Norton Andreasson hade sällsynt oflyt i regnet. Men – talangfulle britten Arvid Lindblad med svensk pappa och brittisk-indisk mamma var nära att vinna OK Junior-finalen.

Ende svensk i mål i någon av finalerna var Casper Jansson, landslagsförare som kör för Rasbo MK och Ward Racing. Casper var på väg mot en topp-15-placering, men slutade 22:a efter täta närkamper och tidstillägg för intryckt framspoiler. AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

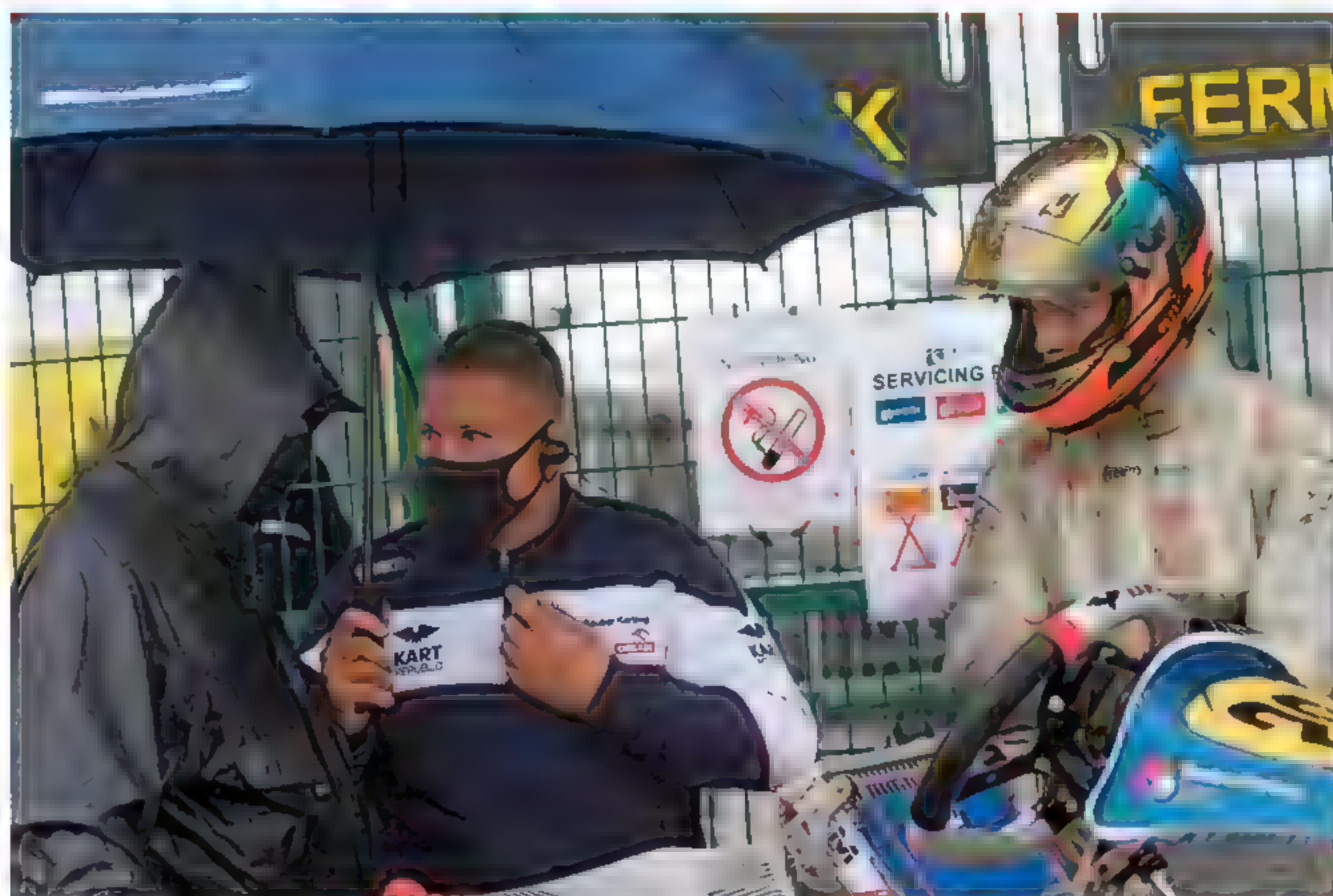
Finalstart i OK Junior med Sauber Kartings Christian Ho (#161) och Ugo Ugochukwu (#101) i första ledet, blivande mästaren Freddie Slater (#107) och Nikola Tsolov (#119) i andra och Harry Burgoyne (#182) och Arvid Lindblad (#102) i tredje. Arvid (inringad) är här i startaccelerationen klämd mellan Tsolov och fjärde ledets Ean Eyckmans (#121). Några sekunder senare fram mot första hårnålen, blev det åter trångt i regnspruten och Arvid fick frontspoilern intryckt, vilket automatiskt ger fem sekunders tillägg.



OK JUNIOR

Slater tog titeln

● **BLOTT TOLVÅRIGE** britten Freddie Slater, Ricky Flynn Motorsport, tog JVM-titeln och ses här med sin närmaste support. Silvret gick till finländaren Tuukka Taponen och bronset till en annan britt, Harry Burgoyne.

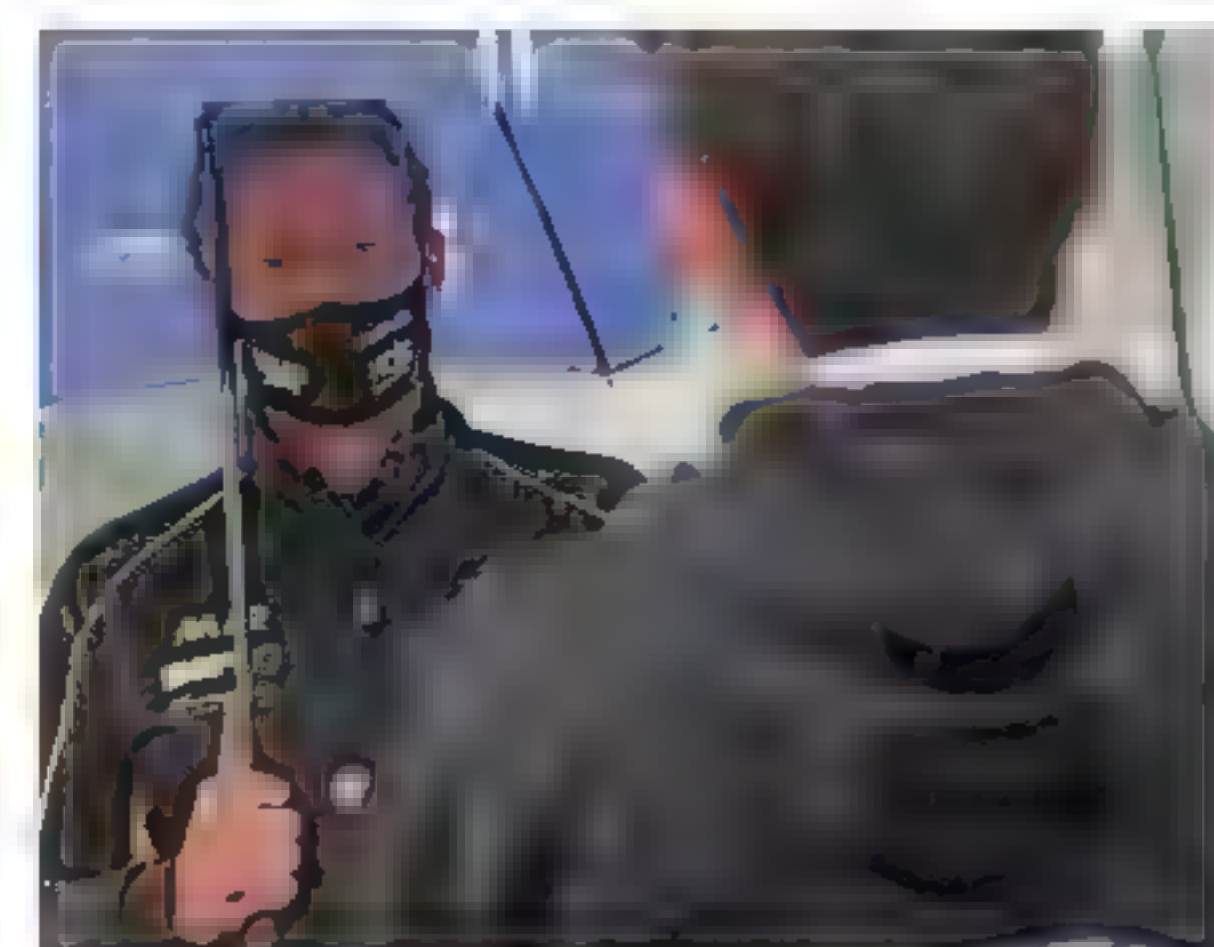


Richards juniorer toppade

● **SAUBER KARTINGS** svenske teamchef Richard Kaell matchade fram sina förare Christian Ho, Singapore, och Europamästaren Ugo Ugochukwu, USA, till kvaltopp och etta-tvåa inför finalen. Men där fick de nöja sig med fjärde respektive åttonde plats.

Tungt för Ward

● **JOAKIM WARD** (bilden) hade fler förare i elden än något annat team – tio i OK Junior och elva i OK. Men resultatmässigt blev VM-helgen ingen framgång. Casper Jansson i OK var faktiskt den ende Ward-föraren som tog målflagg i en final. Ryssen Nikita Bedrin som i genrepet veckan innan säkrat slutsegern i Champions of the Future, bröt OK-finalen. Bedrin är för övrigt en av flera toppåkare i klassen som nu går vidare till formelbil.



... men Arvid krigade om JVM-titeln

● **TRETTONÅRIGE** svensk-britten **Arvid Lindblad** var uppe i ledning ett par gånger under slutvarvet i helgens tätaste spurtstrid – mot britten **Freddie Slater** i OK Junior-finalen. Men han var också medveten om att han behövde vinna med minst fem sekunder för att ta titeln, då han ådragit sig ett bumperfel i regnspruten i starten.

Arvid vann tidigare under året OK Junior i internationella toppserierna WSK Masters och Champions of the Future och slutade tvåa i EM-serien efter bland annat vinst i sista deltävlingen.

– Självklart ville Arvid nu avsluta med en VM-titel, innan han nästa år går upp i OK, säger pappa **Stefan**.

Men allt stämde inte fullt ut i tidskörning och kval och Arvid fick nöja sig med sjätte startposition – ytter i tredje led – till finalen som kördes i regn. I starten tappade han en placering, men arbetade sig sedan successivt uppåt i fältet och var efter elva av de sjutton varven tvåa med ett par sekunder fram till ledande Freddie Slater. Arvid slöt luckan och på slutvarvet passerade han Slater, som dock kontrade innan Arvid passerade i en ny attack, men åter fick ge sig i en tuff stängning i sista kurvan.

– Tyvärr hade Arvid fått bumper i startträngseln, men kämpade för att åtminstone vara först över mållinjen.

Nu var han tvåa över mållinjen och slutade femma efter bumpertillägget.

Han kör för KR/Kart Republics fabriks-team, har ett bra avtal och följs på nära



Här ses Arvid med pappa Stefan i Kart Republic-tältet. "Köra jämna varvtider och tävla under press", är Arvids styrka enligt pappa. "Och ju större tävling, desto roligare tycker han det är – blir mer taggad och inte speciellt nervös".

håll av KR:s grundare, kartinggurun **Dino Chiesa**.

Arvids pappa är född i Nässjö och har en motorsportbakgrund i motocross på klubbnivå i Bodafors MK.

– Men det här är ju en helt annan värld och för att coacha och skapa kontakter till racingvärlden har vi tagit hjälp av **Oliver Rowland** som kör i Formula E-serien för Nissan/DAMS – i år femma i mästerskapet med en delseger.

För Arvid väntar nästa säsong fortsättning med KR och full kartingsatsning,

men sedan är siktet mot formelbil. Någon form av samarbete med ett racingteam på högsta nivå kan också bli klart inom kort.

Passion och talang utöver det vanliga har Arvid visat från det att han började kartingtävla hemma i England i åttaårs-åldern. För två år sedan blev han brittisk mästare i IAME Cadet, men tog sedan steget ut i Europa till OK Junior, då man i Storbritannien inte tävlar i de internationella mästerskapsklasserna.

Än så länge är det pappas pengar som betalar och Arvid klarade ifjoll utan problem övergången från klena, strypta

60-kubikare i IAME Cadet till vassa OK Junior. Sedan dess har han vuxit mycket, är 165 cm lång och väger 50 kg. Cykling, löpning och gymträning har samtidigt byggt på fysiken.

Stefan Lindblad driver eget investeringsbolag i London dit han flyttade 2003 efter ekonomistudier i Göteborg och senare i Paris. En studiekamrat från Paris, brittiskfödd **Anita**, blev hans hustru och familjen har sönerna Arvid och **Amil**, 8 år. Amil är inte motorsportintresserad, men gillar landhockey, fäktning, simning och fotboll.

Medan mamma Anita är hemma med lillebror – och driver eget fastighetsbolag – kan Stefan delvis ha kontoret på fickan och har i år varit med Arvid på hans 120 resdagar i kartingen.

– Motocrossen gav mig själv mycket under min uppväxt, inte minst att ha ett gemensamt projekt med min pappa som mekade, påpekar Stefan.

– Nu vill jag ge Arvid möjlighet att utveckla sin passion i livet så långt det går.

– Samtidigt är det viktigt med en utbildning att falla tillbaka på och hemskola med bra lärarkontakter fungerar fint.

Ett par gånger om året – under sommar och semester – hälsar familjen på i Nässjö hos farmor och farfar, som även följer Arvids tävlande med stort intresse.

Under nästa år ska Arvid för övrigt komplettera sitt brittiska medborgarskap med ett svenskt. Kanske får vi då även se honom tävla i SM.



Ett av få små team med bara en förare var Sturesons, anmälda med JP Racing. Pappa Johan och farfar Per mekade, Noah Milell coachade och Albin rattade till 68:e plats av 88 startande.

Tuffare än Academy

● **ALBIN STURESON** fick gå många tuffa fighter i FIA:s Academy Trophy-serie tidigare under året. Men i VM var det ännu hårdare bud med fler toppförare och större startfält.

– Det har varit en lärorik säsong och vi kör vidare i klassen nästa år med både Albin och **Fabian** (tvillingbrodern), säger pappa **Johan**.

Efter omständigheterna klarade sig **Teodor Odmark** bra i VM-debuten, där han som 45:a inte var alltför långt ifrån finalplats. Bäste svensk i OKJ blev Teodor också, före **Albin Stureson**, medan den tredje anmälda **Joel Bergström**, lämnat återbud.



Teodor covid-drabbad

● **SJÄLVA VAR** varken Teodor Odmark eller pappa **Anders** smittade av covid-19, men **Kenneth Hildebrand** och hans mekaniker som skulle assisterat, testade positivt efter genrepshelgen och kunde bara tipsa SM-vinnaren via telefon från sin hotellkarantän.

– Jag brukar ju meka själv, men nu hade vi hyrt in oss hos Kenneth och körde Birel-chassin i stället för Kosmic. Och under genrepet var det torrföre, så jag visste inget om inställningar för regn, berättar Anders som var ensam med sonen i KH-tältet.

Casper – VM-helgens bästa svensk

● **REDAN I DEN** regntränkta tidskörningen på Portimao-banan var 15-åriga **Casper Jansson** bäst av OK-svenskarna med fjärde tid i sin grupp. Det innebar att Rasbo-föraren startade i fjärde ledet i alla sina fyra kvalheat.

– På fria träningen var vi inte nöjda med motorn, så vi bytte motorpaketet inklusive förgasare och ljuddämpare till tidskörningen, berättar mekande pappa **Henric**.

– Då var Casper fyra i sin grupp och i två av de tre bansektorerna lika snabb som en av huvudfavoriterna, som tidskörde i samma grupp, britten **Taylor Barnard**. Efteråt fick då pappa gå in i par-

ferme med "de stora grabbarna" (mekarna till de fem snabbaste).

De tre inledande kvalomgångarna kördes sedan i torrföre. Men det började olyckligt för Casper, som snurrade av banan i en startkrasch i första heatet. Han kunde springa igång sin kart, men med stukat chassi tvingades han bryta efter några varv. Stabil körning i resterande kval, där han i två heat som bäst var uppe på tredje-fjärde plats, bäddade dock för finalstart i elfte ledet.

I den regnblöta finalen blev det som väntat hårda tag och Casper var av banan ett par gånger i samband med förtä-

mping. Som bäst var han uppe på 16:e plats, men föll till 21:a och ytterligare en placering efter bumpertillägg.

– Men bara att ta målflaggan i ett VM är stort och Portimao är en lång, svår och snabb bana. De 20 finalvarven motsvarar 40 varv på till exempel Järfälla, påpekar Henric.

Casper blev samtidigt VM-bäst i sin familj, då storebror **Rasmus**, 17 år, som tävlar i KZ2 inte nådde finalplats vid växelklassernas VM tidigare i höst.

För Casper, som även ingår i landslaget – och för övrigt är kusin med **Theo Wernersson** – väntar fortsatt kartingsatsning nästa år. Men han är sedan

sugen på rallycross, har redan kört en handfull folkracetävlingar och slutade tvåa i årets största juniordrabbning, i Västerås.

Även storebror Rasmus testade folkrace för ett par år sedan, men siktar snarare mot racing. Fokus 2021 är dock på KZ2 i SM hemma i Rasbo och VM i Kristianstad.

Pappa Henric driver byggfirma och ägnar mesta fritiden åt sönnens tävlande. Hur är det att växla mellan superproffsiga karting-VM och gräsrotterna i folkrace?

– Skoj att komma ut och känna på de stora, men folkrace var ju min sportgren som aktiv för 25 år sedan, säger Henric.

Casper, nedan i aktion i finalen och på lilla bilden inne i depåttältet, kör för Ward Racing med egna Kosmic-chassin och motoren preparerade av Ward. Pappa Henric mekar själv för att hålla nere kostnaderna, men får tips och råd av tekniker från Ward och – som här – Tonykart.



Snabbt marscherat av Christian

● **PAPPA PETER** tävlade visserligen själv i Yamaha och i växlade National C på 1990-talet. Men det var först i tolvårsåldern som **Christian Lovén** provade på, när Karting-on-Tour gästade Skövde 2018.

– Sedan fick han välja dator eller begagnad gokart och valde karten, berättar Peter.

Men pappa är officer och med ett års utlandstjänst i Mali blev det till en början klent med körning för sonen.

– Ifjol fick vi sedan till ett samarbete med DR Kart Sweden och det klickade direkt med **Johannes Gabrielsson**.

Christian började tävla i Mini och i

J60, där en revbensskada under SM-helgen i Kristianstad spolerade en del av säsongen.

I år stegade 14-åriga Christian upp först till OK Junior med SM och EM i Kristianstad som främsta mål.

– SM gick godkänt (nia). Sedan frågade Johannes om Christian ville testa en OK-motor, körde OK i Swedish Kart League/SKL-serien och fick så frågan om att köra VM till specialpris, som ersättning för det inställda EM:et. Med bra support från alla som stöttat tidigare kunde vi tacka ja.

För 2021 gäller OK med fokus på SKL, men om möjligt gärna även EM-serien.

Racehelgerna i Portugal – Champions of the Future och VM – gav blygsamma resultat, men var lärorika för Christian, som här ses i DR-tältet tillsammans med pappa Peter (t.v.) och Johannes Gabrielsson.





Tonykart-trippel

● **FULL POTT** i medaljstriden tog Tonykart med britterna **Callum Bradshaw** (ovan och nedan) och **Joe Turney** i topp och spanjoren **Pedro Hiltbrand** – mästare 2016 – på bronsplats.



I kvalheaten presterade **William Siverholm** fina uppkörningar och snabba varv och nådde final. Om William och hans mek, **KZ2-esset Alexander Dahlberg** tillsammans med **Forza-teamets** tekniker, lyckats hitta rätta farten redan till tidskörningens regnföre, hade han kunnat kriga i finaltopp.

Sensationellt genrep av William

● **WILLIAM SIVERHOLM**, silverman i SM, stod sedan över EM-serien, men laddade om till VM med ambitiösa brittiska **Forza-teamet** som kör **Exprit-chassin** och **TM-motorer**.

I genrepet på **Portimao-banan** helgen före VM var göteborgaren snabbast i sin tidskvalgrupp, vann ett kvalheat, blev femma i semifinalen och finfin tvåa i finalen,

före teamkamraten, EM-femman, brasiliaren **Rafael Chaves Camara**.

I tidskvalet till VM en vecka senare letade **Forza** och flera andra team förväntad fart i blötföret. Alla **Forza-förarna** fick därmed starta långt bak i sina kvalheat. William klarade finalplats med ett nödrop. Men väl där tog det roliga slut redan på första varvet.

Katastrofhelg för Norton

● **FÖR NORTON ANDREASSON** tog VM efter misslyckad tidskörning slut redan i tredje kvalheatet, där han kraschade rejält, skadade ena handen och avstod fortsatt tävlande (se även separat reportage om Norton i detta nummer).

Cecilia avslutade karriären

● **EN AV VM-HELGENS** få tjejer, snart 17-åriga **Cecilia Hedqvist**, hade beslutat sätta punkt för kartingkarriären med tävlingen i **Portimao**. **Luleå-föraren** gjorde sin tredje och bästa VM-start i OK-lassen efter **Kristianstad 2018** och finska **Ala-Härmä** ifjol.

Ändå hade uppladdningen inte gått enligt plan, då Cecilia voltade i första heatet under genrepet, veckan innan.

– Jag var rejält mörbultad dagarna efter, men fit for fight till VM, säger hon.

Cecilia slutade 65:a med dussinet förare bakom i resultatlistan och var nöjd med sin insats.



Cecilia Hedqvist har kört med **Ward Racing** och danske tidigare kartingstjärnan **Casper Røes** (t.h.) har mekat. Cecilia har även haft stor coachinghjälp av **Luleå-syskonen Bäckman**.

duab.se
0499-14119
info@duab.se

Det mesta för garaget!

Hos Duab hittar du det mesta för garage & verkstad. Fordonslyftar, däckmaskiner och blästerutrustning. Men också elverk, kompressorer, högtryckstvättar och mycket annat. Välkommen in på **duab.se**!

Duab
Södra vägen 3
Mönsterås

Öppettider:
Vardagar 8-18
Lördagar 10-14

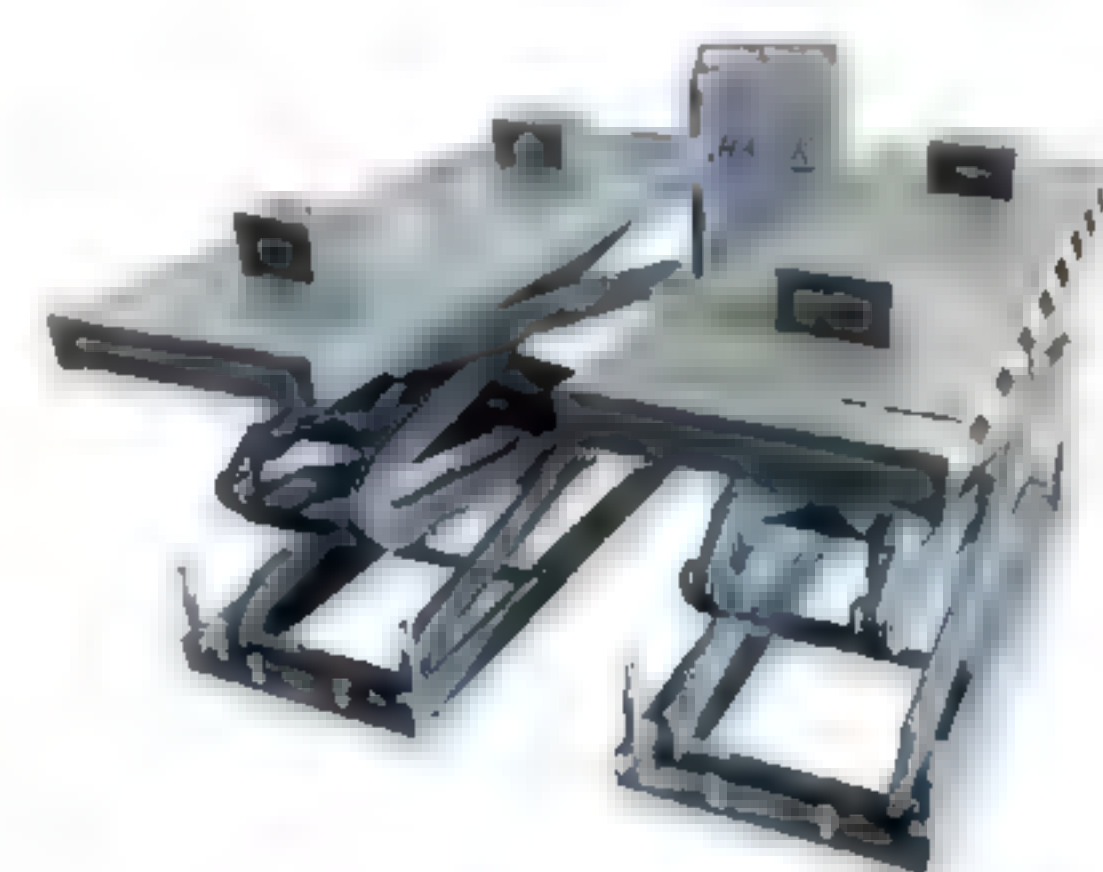
Priser inkl. moms

Duab
Duab.se - Maskiner & verktyg till rätt pris!



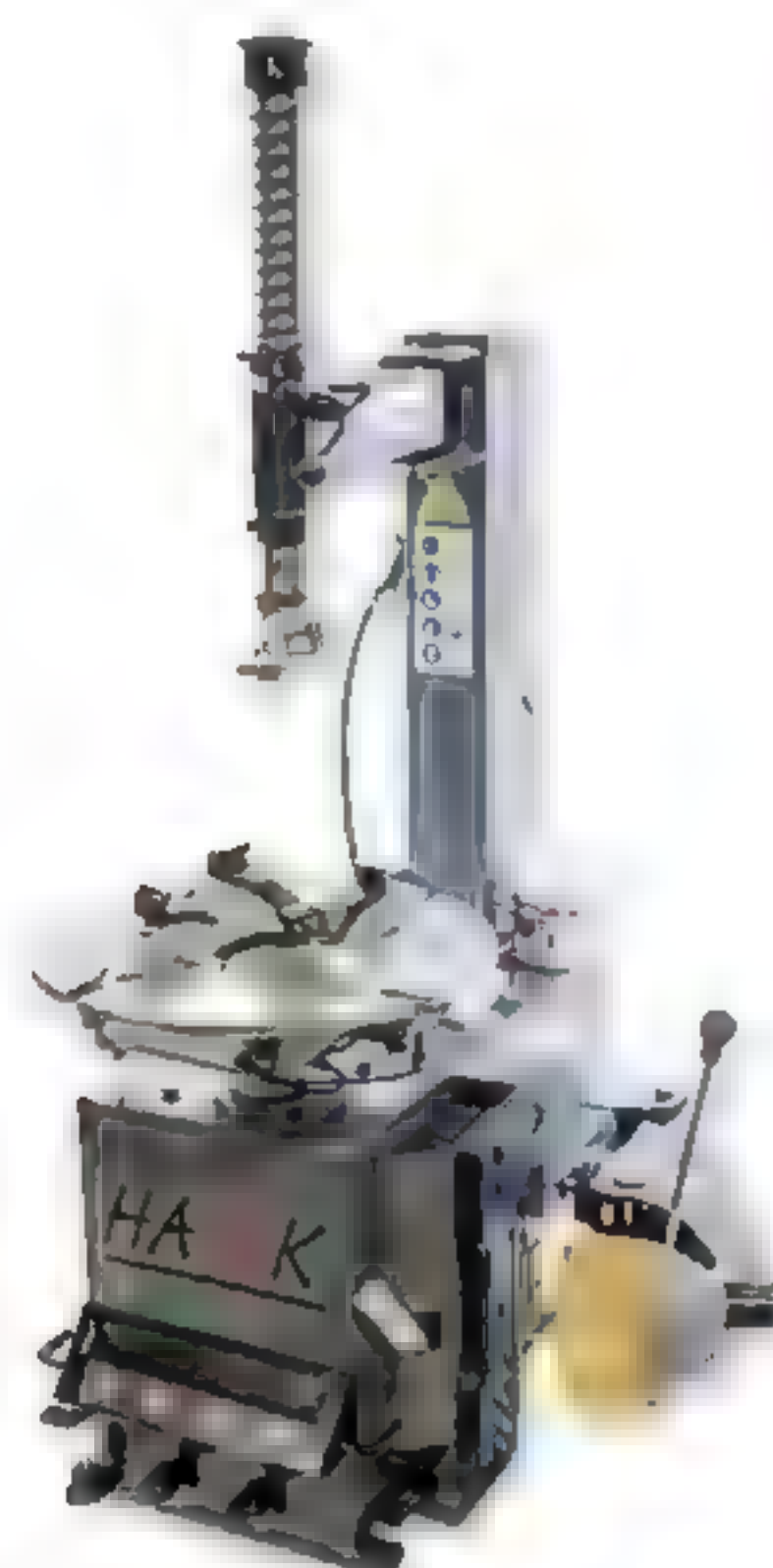
**Hawk Billyft, Enpelaryft
Mobil 2500 kg
29 995 kr**

| | |
|---------------|------------|
| Kapacitet | 2500kg |
| Lägsta höjd | 110mm |
| Max lyfthöjd | 1800mm |
| Artikelnummer | 4000035320 |



**Hawk Billyft, Saxlyft
3200 kg
29 995 kr**

| | |
|---------------|------------|
| Kapacitet | 3200kg |
| Lägsta höjd | 330mm |
| Max lyfthöjd | 2050mm |
| Artikelnummer | 4000035326 |



**Hawk Däckmaskin FB-201
11 995 kr**

| | |
|-------------------|------------|
| Max däckdiameter | 980mm |
| Max däckbredd | 300mm |
| Inv. fastspänning | 12"-22" |
| Artikelnummer | 4000035327 |

Välkommen till nya **duab.se**!



Olas



FÖR 30 ÅR SEDAN

● **SJÄTTE GÅNGEN GILLT** i Monte Carlo-rallyt blev det för **Emil Gernandt** som i en Suzuki Swift GTi äntligen lyckades fullfölja och slutade 75:a totalt och åtta i minsta Grupp N-klassen, N1. **Ursula Wirth** – legendarisk som lots åt **Ewy Rosqvist** till segern i Argentinas landsvägs-GP 1962 med Mercedes 220SE – navigerade Gernandt.

Året efter gjorde Emil sin sjunde och sista start i rallyklassikern – åter i en Suzuki Swift GTi, men nu i Mk2-version och med annan kartläsare. Det blev 75:e totalplats igen och sjätte i N1-klassen.

Ett år senare körde han SM-serien och blev tia i Grupp N max 2000cc, åter i Suzuki. Närmast före i tabellen var **Torgny Mogren** och närmast efter **Stig Blomqvist**, som gjorde ett enstaka inlägg i klassen.

Ett decennium senare, 56 år gammal, gav sig Emil ut som tjuvfäktare i Spanien – "El Vikingo". Han hade som ung hållit på med fäktning, judo och dans, användbar grundskolning för en tjuvfäktare. Emil var enligt uppgift den förste skandinav som fått tjuvfäktarlicens i Spanien. Det femte framträdandet slutade med benbrott och gips.



Emil hade tidigare i sitt brokiga yrkesliv ägnat sig åt ekonomi, kemi och varit polis. Efter tjuvfäktarkarriären drev han bland annat värdshus i värmländska Svanskog.



FÖR 20 ÅR SEDAN

● **OTRIMMAD** totalvinnare fick Rally-SM-premiären 2001, där två Mitsubishi Grupp N-ekipage toppade Rally Nordvärmland. **Kenneth Bäcklund/Tord Andersson**, Vara MK, triumferade före teamkamraterna **Stig-Olov "Stecka" Walfridson/Lars Bäckman**, MK Ratten, båda i Mitsubishi Lancer Evo VI.

Uppsala-föraren **Dick Wicksell**, klassvinnare i trimmade 4WD-klassen – Grupp H 4WD – med sin Subaru Impreza WRC, fick nöja sig med tredje plats totalt.

Övriga SM-klassvinnare var **Stefan "Pitan" Erixon**, Skeptuna MK, Toyota Corolla (Grupp H 2WD), **Per Svan**, Borlänge MK, Opel Astra Kitcar (Grupp A 1601-2000cc), **Christer Steen**, Svärdsjö MK, Skoda Felicia Kitcar (Grupp A max 1600cc), **Mats Bergeå**, Östernärkes RMC, Renault Clio (F2/Grupp N 1401-2000cc), **Roger Andersson**, SMK Valdemarsvik, VW Polo GTI (Grupp N max 1400cc), samt **Martin Hjelm**, SMK Motala, Renault Clio (JSM Grupp N max 2000cc).

bästa hemmaseger

Redan före trettonhelgen startade det svenska rallyåret 1981 med Bergslagsrallyt.

Rallyt ingick detta år inte i SM men var genrep inför premiären i Falun ett par veckor senare och lockade 155 ekipage till start. Fjölårssegraren Stig Blomqvist var inte på plats, då Saab efter säsongen 1980 beslutat lägga ned sitt fabrikssteam. Saab fortsatte dock genom Saab Sport&Rally-teamet att stötta ett antal privatåkare med Ola Strömberg, Kalle Grundel och Erik "Eken" Johansson i spetsen – och märket var favorittippat.

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Förutom de svenska bilklasserna Standard A, Standard B och Special, tävlade man i Bergslagsrallyt 1981 även i internationella Grupp 1 och Grupp 2, på önskemål från Norge. Rallyt ingick nämligen i det norska mästerskapet(!).

Svensk premiär var det för en inledande seedningssträcka – prolog. Men omseedning efter bara en körd sträcka var inte populärt bland alla förare.

Till exempel fick Kalle Grundel, som tappade nära tre minuter på punktering, starta om som 135:e ekipage med sin 99 Turbo. Sedan "Eken" Johansson och Björn "Nalle" Johansson åkt av

och fallit bort ur segerstriden dominerade Ola Strömberg i utklassningsstil med sin nybyggda 99 EMS Standard A. Det satt bra för Nora-föraren som tidigare inte totalvunnit sin stora hemmatävling. Segermarginalen blev nära sex minuter till Kalle Grundel, som körde upp sig till total andra-plats och seger i Grupp 2-klassen. I Special triumferade Vansbro-föraren Bo Bergstedt, Ford Escort RS1800, före Ingvar Carlsson, BMW 320 och de slutade trea-fyra totalt.

Valter Jensen, Ford Escort RS1800, vann den norska mästerskapsfighten. Sekunden före Jens Sogaard, Opel Kadett GTL. De slutade femma-sexa följande.



FÖR 40 ÅR SEDAN

● **PREMIÄRVINNARE** rallyåret 1981 blev Ola Strömberg/Hans-Göran Ericsson, Nora MK, Saab 99 EMS Standard A. De körde hem Bergslagsrallyt efter 26 mil SS på snöfattiga vägar.

På lilla bilden byter 20-årige Umeå-talangen Mikael Ericsson (t.v.) erfarenheter med Ola. Mikael slutade klassexå i Special och fjortonde totalt i en VW Golf GTI.

FÖR 15 ÅR SEDAN

● **MUSIKSTUDIO** i racinggaraget hemma i Tyresö-villan hade Bernard och Ulrika Löhr, när Bilsport-Börsen hälsade på dagarna före jul 2005. Musiken var Bernards yrke, men då i Benny Anderssons proffsstudio i centrala Stockholm. Bernard hade förutom med Benny A. och Björn Ulvaeus arbetat med artister som Céline Dion och Britney Spears. Men bilar och racing var sedan länge en stor hobby. Porsche var favoritmärket och en klassisk 356 första köpet. Den fanns fortfarande i garaget under renovering vid Bilsport-Börsens besök, men där fanns framför allt den 996 GT3RSR som Bernard och "Ulli" här poserar vid och som de långloppsrejsade efter att ha inlett racingkarriären med track days och klubbbracing några år tidigare.



FÖR 10 ÅR SEDAN

● **JSM-TVÅA** i karting 2010 var Lukas Sundahl. På Bilsportgalan i Uppsala i januari året efter fick Wäxjö-grabben sin medalj och sitter här på festmiddagen rygg i rygg med Ronnie Petersons bror Tommy. Bredvid sig har Lukas galarepresentanten från Viasat Sport och Viasat Motors F1-kommentator Janne Blomqvist. Mitt emot Lukas sitter pappa Per. Idag har Lukas bland annat hunnit bli trefaldig Carrera Cup-mästare 2018-20.

Tävling med social distansering

En hemsk sjukdom sprids över världen och plågar oerhört många människor. Trots det behöver det inte betyda nattsvart mörker för tävlingsarrangörer.

Det går att genomföra rallyn även när samhället måste förhålla sig till restriktioner och social distansering.

Nässjö MK planerade noga, tänkte i nya banor och skapade en utslagsgivande rallytävling över fyra sträckor som lockade 120 startande ekipage.

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)



Säsongen 2020 blev annorlunda på ett sätt som ingen hade kunnat förutse. När covid-19-pandemin svepte in över världen påverkades alla på olika sätt.

Den snabbt spridda sjukdomen tvingade fram stränga restriktioner om bland annat social distansering i syfte att minska, eller i alla fall bromsa, smittspridningen.

Detta medförde ett hårt slag mot i princip all idrott och kultur. Publikfester, rockfestivaler, teatrar och sportevenemang tvingades tänka om och i många fall ställa in helt och hållet.

För motorsporten i Sverige betydde situationen avsevärt färre tävlingar än vad vi är vana vid. Självklart jobbigt för team

och förare som satsat mycket inför säsongen. Ännu mer besvärligt för arrangörer som till stor del lever på publikintäkter och inte minst för företag som försörjer sig inom branschen.

En vecka in i mars 2020 började åtstramningarna i Sverige. Knappt en enda tävling genomfördes fram till sommaren.

Efter hand har politiker och Folkhälsomyndigheten skapat möjligheter att, med särskilda åtgärder, kunna skapa arrangemang. Om än publikfria.

DET FINNS FLER aspekter när det gäller att skapa evenemang under rådande restriktioner. Dels, givetvis, att inte orsaka smittspridning. En annan risk är att det kan ske olyckor som kräver

insatser av en redan hårt ansatt sjukvård.

Arenaidrott är en sak. Där har arrangören möjlighet att släppa in sina funktionärer och de tävlande för att sedan låsa grindarna för åskådarna.

En rallytävling spridd över ett stort geografiskt område betyder helt andra utmaningar för en tävlingsorganisation.

Novemberskölden i Nässjö är ett legendariskt rally som har arrangerats sedan 1951. Somliga år har tävlingen, av olika anledningar, inte blivit av. Men vi har räknat oss fram till att årets upplaga kom att bli den 45:e.

Nässjö Motorklubb är en hängiven arrangör som absolut vill genomföra sina tävlingar. Och de lyckades, trots pågående

pandemi, skapa ett rally, även hösten 2020.

Vi var på plats för att se hur de hade tänkt och hur tävlingen hanterades rent praktiskt.

Efteråt fick vi en pratstund med två av organisationskommitténs mycket rutinerade funktionärer. Patrik Knutsson, biträdande säkerhetschef och Mats Karlsson, banchef.

I VÄRAS var situationen så omtumlande att det ganska snabbt beslutades om att ställa in Nässjörundan.

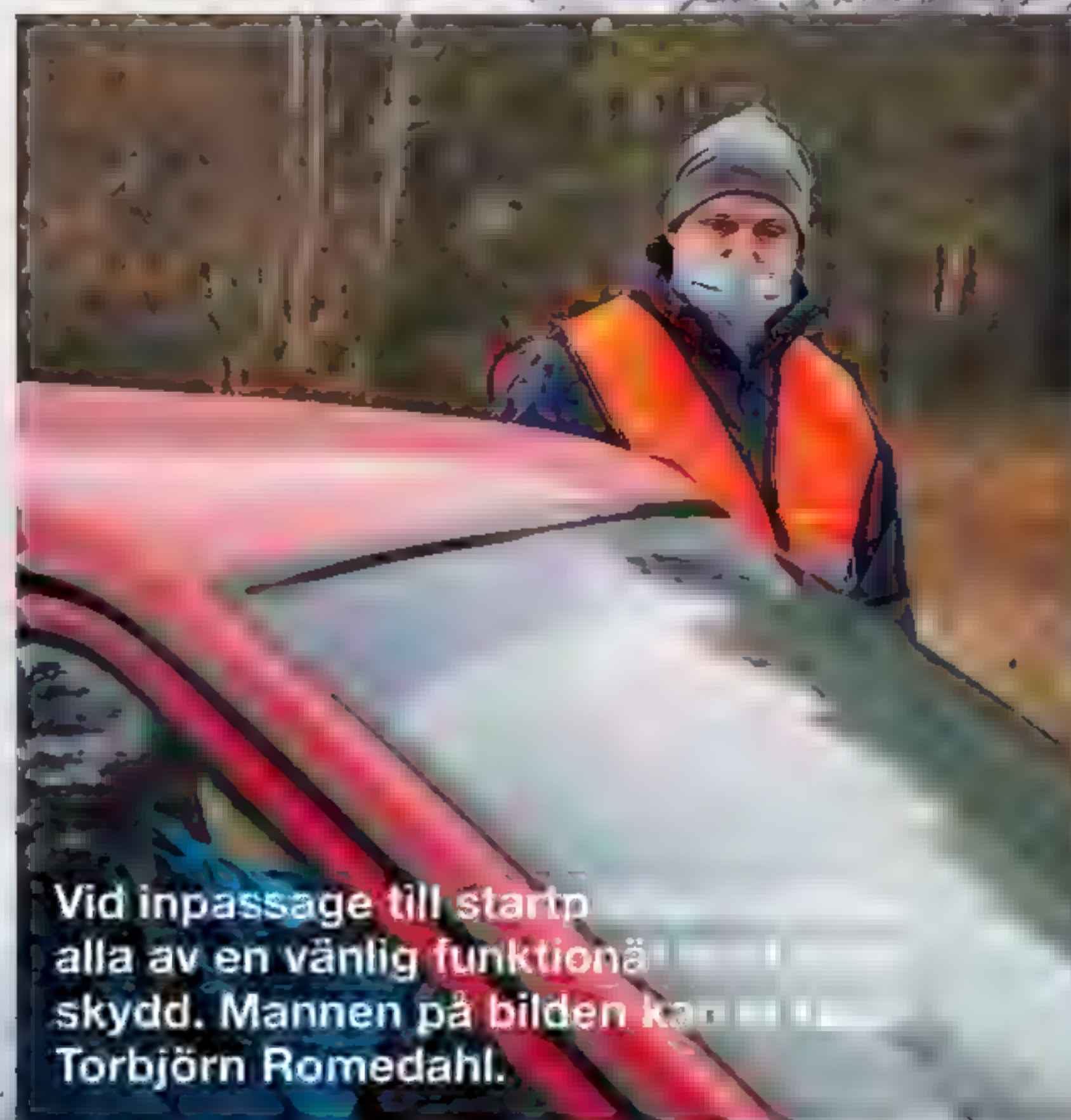
– Samtidigt körde vi på med planeringen för Novemberskölden eftersom vi hoppades att läget skulle vara mer normalt under hösten, berättar Patrik.

Så blev det ju som bekant inte

Inledande text i tävlingsinbjudan

● **I SPÅREN** av covid-19 och gällande restriktioner körs Novemberskolden 2020 som en publikfri tävling. Inga kartor och program kommer att säljas. Startplats kommer att vara på inhägnat område där max två deltagare utöver förare och co-driver per team får vistas.

Samtliga i teamet måste ha en funktion. Skriv ner en lista på namn att ha till hands vid förfrågan. Håll fysiskt avstånd till de du inte dagligen bor eller umgås med. Tvätta händer noga efter toalettbesök och använd handsprit i er service. Sprita händer regelbundet. Hosta och nys i armvecket. Följ Folkhälsomyndighetens anvisningar.



Vid inpassage till startp
alla av en vänlig funktionä
skydd. Mannen på bilden kan
Torbjörn Romedahl.



En tävling med maxtid, utan "TK in", minskar behovet av personal. De tävlande läste av starttiden från ett block som funktionären till vänster i bild visade. Ingen fysisk kontakt alls vid starten på sträckorna.

Inte ens dit där det brukar lockas gott om publik fanns mer än ett fåtal åskådare som trots allt letat sig ut. Bra att de flesta följt arrangörens uppmaningar. Men trist för motorklubben som drabbas av inkomstbortfall. Detta är dock en nödvändig konsekvens av den pågående pandemin.



"Sällan har så få åskådare synts utmed de utman



Mats Karlsson hoppas att sträckan nära Nässjö, som i år ströks för att inte locka åskådare, kan bli aktuell att använda nästa år.



Patrik Knutsson är inte främmande för att arrangera tävlingar på samma sätt även nästa år och framåt, om det skulle krävas.

► Nässjö MK hade planerat för sex specialsträckor, varav en av dem skulle gå precis i utkanten av stan. Med målgång alldeles nära tävlingens start- och målplats Brinellgymnasiet.

– Men ganska tidigt insåg vi att vi måste tänka om. En sträcka så nära stan hade förmodligen lockat många åskådare trots att vi uppmanade publiken att stanna hemma, förklarar Mats.

Två andra eldsjälarna i föreningen, Mats och Bodil Adolfsson, tog fram den ursprungliga planen om att sprida ut sträckor, besiktning samt start- och målplats.

Första sträckan ströks. Det gjorde även ytterligare en som låg i direkt anslutning till en annan sträcka. Detta för att minska risken för publiktryck och samtidigt sprida ut de åskådare som ändå skulle ta sig ut, på ett större område.

INFÖR TÄVLINGEN hade föreningen en god kontakt med myndigheter och tillståndsgivare. Bland annat skickade de in en riskanalys (på initiativ av herr och fru Adolfsson) till Länsstyrelsen där de planerade extra åtgärder presenterades.

När tävlingsinbjudan publicerades fanns en inledande text kring just covid-19 (se separat notis).

Tävlingshögkvarteret brukar normalt sett placeras i Brinellgymnasiet med besiktning i en lokal tvärs över gatan.

– Eftersom vi "alltid" håller till här befarade vi att det skulle komma många intresserade hit. Därför hade vi besiktning på andra sidan stan. Startplatsen lade vi en bit utanför Nässjö, vid Rosendalsbanan och slutmålet fick vara vid Brinell. Även här en tanke om att sprida ut evenemanget så att inte alla skulle samlas på en plats samtidigt, berättar Mats.

NÄR DE TÄVLANDE kom till anmälan på morgonen fick de gå in två och två och möttes av funktionärer skyddade bakom en plexiglasskiva. Här skedde ett enkelt förfarande med uppvisande av körkort och licens. Hela tävlingsavgiften skulle vara betald i god tid innan tävlingsdagen.

Skulle någon tävlande känna sig krasslig ombads de att stanna hemma och Nässjö MK återbetalade hela avgiften utan dröjsmål. Även om återbudet skulle ske samma dag som tävlingen startade.

Besiktningspersonalen bar både munskydd och handskar samt spritade sina händer och armar regelbundet. I den hallen släpptes bara föraren och dennes tävlingsbil in. Dessutom hade alla förare tilldelats ett munskydd av arrangören att bära vid besiktningen.

Och på startplatsen vid folk-racebanan var kontrollen hård att

bara behöriga kom in på området.

Ett led i strävan att inte utsätta funktionärer och tävlande för risker var att genomföra tävlingen med maxtid i stället för transporttider. På så vis kunde "TK in" vid varje sträcka slopas och färre antal funktionärer än vanligt behövde engageras.

När de tävlande kom till sträckan rullade de fram till starten. En funktionär skrev starttiden på ett block och visade för kartläsaren som själv förde in klockslaget i sitt tidkort. Samtidigt noterades givetvis tiden i arrangörens protokoll.

De tävlande startade sträckan på given tid, genom att följa nedräkningen på digital klocka framför bilen.

FÖRFARANDET vid målgång på sträckorna krävde dock en liten kontakt mellan kartläsare och funktionär. Patrik Knutsson förklarar:

– Vi hade skrivit ett PM där vi bad kartläsaren öppna sidorutan eller dörren så lite som möjligt och sticka ut sitt tidkort. Då tog en funktionär kortet, skrev måltid, räknade ut förbrukad sträckt看, och räckte tillbaka tidkortet. Detta för att få en snabb rapportering av tiderna för att få ut resultat till de som hörsammat uppmaningen att stanna hemma och följa tävlingen via internet.

I syfte att minska folksamlingar skapades heller ingen



central serviceplats. I stället skötte detta på det "gamla hederliga" viset med service utefter transportsträckorna, med förbud att serva i tätbebyggda områden.

EFTER MÅLGÅNG delades priser ut klassvis, utomhus. Förare och kartläsare fick gå fram och själva ta de pokaler som de förtjänat under dagen.

Mats Karlsson berättar att de verkligen ville ta alla möjligheter att genomföra sitt arrangemang. Deltagarna var så klart mycket positiva att de fick chans att köra en tävling och Mats säger att ingen tävlande har protesterat mot de extra åtgärderna.

Och sällan har så få åskådare syns utmed de utmanande sträckorna på välkända Novemberskölden.

– Vi har ju verkligen uppmanat folk att stanna hemma och vi har inte sålt kartor och program. När vi åkte igenom sträckorna före de tävlande såg jag lite publik. Men de var väl utspridda och jag bedömer att det kanske var i snitt 50 personer på var och en av de fyra sträckor vi hade, säger Patrik.

Nu hoppas Nässjö MK och landets alla andra arrangörer att



Närmare än så här behövde aldrig Juha Liimatainen eller någon av de andra kartläsarna komma funktionärerna. Manövern med tidkortet skedde vid sträckmålen, och som på bilden, vid slutmålet.

smittspridningen minskar och att de kan skapa trevliga tävlings-tillfällen säsongen 2021.

I bästa fall minskar riskerna och restriktionerna lättar. I värsta fall försämrar läget och då vet vi inte alls vad som händer.

Och skulle situationen se likadant ut nästa år så går det ju faktiskt att arrangera tävlingar även under besvärliga förhål-

landen som coronaåret 2020. Det har Nässjö MK och flera andra arrangörer bevisat under sommaren och hösten.

FOTNOT: Myndigheternas riktlinjer för evenemang skiljer sig något mellan olika regioner i Sverige. Dessutom justeras de efter hand beroende på covid-19-pandemins utveckling.

ande sträckorna på välkända Novemberskölden.”

Många tycker att Motorsport är det bästa som finns?

Varför slarvar då så många med sin inre säkerhet?

Stolar som inte passar, Hans som inte sitter rätt,

Kläder som inte är i rätt storlek...

Vi på Mocomp har kunskapen, det senaste inom inre säkerhet.

Vi ställer upp och hjälper dig så du får dom RÄTTA produkterna som passar DIG.

MOCOMP AB

Med över 50 års erfarenhet av Bilsport.

Industrivägen 1, 449 44 NOL • Tel: 070-190 32 42 • info@mocomp.se

www.mocomp.se

Bilsportgalan och Bilsport Awards

● **SEDAN 2004** har förlaget Albinsson & Sjöberg och Svenska Bilsportförbundet tillsammans genomfört Bilsportgalan vid 14 tillfällen.

Bilsportgalan är, och har varit, årets stora fest för svensk bilsport då alla sportgrenar får chans att mötas och fira föregående säsongs framgångar.

Bilsportsäsongen 2020 kom att se annorlunda ut på grund av covid-19-pandemin.

Hela samhället lever just nu under restriktioner och rekommendationer från

Folkhälsomyndigheten. Detta ska naturligtvis vi också förhålla oss till på bästa sätt. Därför har beslut tagits om att inte genomföra någon Bilsportgala i början av 2021.

Svenska Bilsportförbundet har under året delat ut mästerskapsmedaljer i samband med vissa grenars mästerskapsfinaler. De grenar som inte fått sina medaljer, samt de förtjänsttecken som ska delas ut, kommer att försöka delas ut.

Mer information kommer när möjligheterna klarnar utifrån rådande restriktioner under första halvan av 2021.

Covid-19-pandemin har naturligtvis även haft inverkan på arbetet med Bilsport Awards.

Sedan 1997 har tidningen Bilsport (Albinsson & Sjöberg) premierat Sveriges främsta talanger i olika bilsportgrenar genom Bilsport Awards.

Under säsongen 2020 har inte alla bilsportgrenar kunnat genomföras fullt ut vad gäller serier och mästerskap. Därför har förlagsledningen hos Albinsson & Sjöberg beslutat att pausa utdelningen av Bilsport Awards ett år.

Svenska Bilsportförbundets styrelse har också beslutat att inte dela ut förbundets utmärkelser. Årets Bilsportare, Bilsportledare, Ungdom, Ungdomsledare och Klubbledare. Samt Resestipendium, Miljöpriset och Bertils Kanna för 2020.

Målsättningen är att återuppta både Bilsportgalan, förbundets utmärkelser och Bilsport Awards efter säsongen 2021.

Det viktigaste för såväl Svenska Bilsportförbundet som Albinsson & Sjöberg är folkhälsan och att på olika sätt bidra till att minska smittspridningen.



FOTO: MATTHIAS LARSSON



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Stabil och snabb junior

● **22-ÅRIGE** David Dannevall och hans co-driver Fanny Jacobson har haft en lysande rallyhöst i sin Mitsubishi Evo VI:a. Värmdö BK-duon har ställt upp i flera av de tävlingar som har erbjudits och vid samtliga tillfällen levererat resultat på riktigt hög nivå i 4WD-klassen.

- Kvällsrallyt i Eskilstuna – 2:a totalt/2:a i klassen.
- EMK-Kannen i Eskilstuna – 4:a totalt/4:a i klassen.
- Rally Bilmetro (SM) i Sandviken – 28:a totalt/6:a i klassen.
- Gästabudstrofén Light i Nyköping – 4:a totalt/3:a i klassen.
- Marknadsnatta i Skänninge – 7:a totalt/5:a i klassen.

Fortsätter David och Fanny att utvecklas så har bra karriärer vi säkert förvänta oss totalsegrar redan under 2021-säsongen.

Team Nybe

● **SMÅLÄNSKA** Team Nybe fortsätter att storsatsa på rally-SM. Tv-profilen Jonas Kruse och 16-åriga co-drivern Maja Bengtsson kommer att köra hel SM-säsong 2021 med en Volvo 940 Grupp H.

Teamets båda Grupp H-Toyota Corollor har sålts. Och det står klart att SMK Nyköpings Christoffer Haglund (t.h.) och hans co-driver Nicklas Edvardsson (t.v.) ska köra Skoda Fabia R5 för Nybe, med SM som målsättning. Bilen är den som Mattias Adielsson rattade till SM-silver 2020.

Klart är också att Karlskrona AK:s Jonas Åkesson och hans co-driver Martin Holmdahl tar steget upp från Grupp H 2WD till en fyrhjulsdriven Ford Fiesta R5.



FOTO: TEAM NYBE

Yann Ehrlicher skrev historia

● **24-ÅRIGE** fransmannen Yann Ehrlicher blev den hittills yngste världsmästaren i touring car-racing när han säkrade guldmedaljen i årets FIA WTCR.

Han tävlar för Cyan Lynk & Co och hans teamkamrat och landsman Yvan Muller blev tvåa. Ende svensk i tabellen är Thed Björk, och han blev nia. Säsongen 2017 tog Björk VM-titeln i serien som då hette FIA WTCC.



FOTO: JERRY FOSS/NHRA/NATIONAL DRAGSTER

Bantad NHRA-serie avgjordes i Vegas

● **NHRA-SÄSONGEN** i USA bantades från 24 till 12 deltävlingar efter ett nästan fem månader långt uppehåll under den mest restriktionsintensiva tiden till följd av covid-19.

Finalerna kördes inte heller som brukligt på Pomona utan i Las Vegas.

Steve Torrence (bilden) och **Erica Enders** försvarade sina titlar i Top Fuel och Pro Stock.

SLUTRESULTAT NHRA 2020

Top Fuel

- 1) Steve Torrence
- 2) Doug Kalitta
- 3) Billy Torrence

Pro Stock

- 1) Erica Enders
- 2) Jason Line
- 3) Jeg Coughlin

Funny Car

- 1) Matt Hagan
- 2) Tommy Johnson Jr
- 3) Jack Beckman

Pro Mod

- 1) Steve Jackson
- 2) Brandon Snider
- 3) Khalid Albalooshi

Historisk Formel 1-helg i Turkiet

● **SÖNDAGEN** den 15 november blev en historisk dag för Formel 1-sporten. På 5,3 kilometer långa Istanbul Park-banan i Turkiet tog britten **Lewis Hamilton** sin 94:e GP-seger och säkrade därmed sin sjunde VM-titel. Därmed tangerar han tyske **Michael Schumachers** historiska rekord i antal VM-guld.

Samma helg tog kanadensaren **Lance Stroll** sin F1-karriärs första pole position.

Mørch blir ny boss på HiQ

● **VÄLKÄNDE ENTREPRENÖREN** och rallyföraren **Lars Stugemo** lämnar över ledarskapet i IT-bolaget HiQ.

Ny vd och koncernchef blir **Sven Ivar Mørch** (bilden). Han är norsk medborgare och bosatt utanför Oslo.

Stugemo lämnar bolaget efter 25 framgångsrika år, varav de senaste 20 som vd och koncernchef. Han säger att han ser fram emot att fortsätta i rollen som rådgivare åt företaget.



Racing med Mattias Persson

Stark sport trots global kris

SÅ LACKAR DET återigen mot jul, och vi lägger ännu en racingsäsong bakom oss. Det är den där tiden på året då vi sammanfattar och minns tillbaka – men den här gången är det inte riktigt som vanligt bland risgrynsgröt och bjällerklang.

2020 är året som vi definitivt aldrig kommer att glömma – även om nog många helst hade velat göra det. Coronapandemins totala järngrepp på tillvaron förändrade allt i en global nysning, och gav oss alla en minst sagt utmanande start på det nya decenniet.

Självklart är coronavirusets effekter, såväl på folkhälsan som på samhället i stort, ingenting annat än en tragedi. När människor dör och livsverk raseras blir allt annat snabbt, med rätta, sekundärt.

Med det sagt kan jag inte låta bli att förundras av, och glädjas över, hur väl motorsporten faktiskt hanterat den här historiska situationen i sin egen lilla bubbla.

RACINGSPORTEN är stark, i grunden, och det har blivit tydligare än någonsin i år. Trots den värsta globala krisen i modern tid har mästerskap efter mästerskap visat prov på en imponerande anpassningsförmåga och dragit fram med fulla, välmående startfält. När detta skrivs har **Dino Beganovic** till exempel precis tagit sin första bilracingseger i italienska Formel 4 – i konkurrens med 33 andra förare från hela världen.

Vi minns säkert alla var just Italien, bara för att slutföra just det resonemanget, befann sig i samband med coronavirusets initiala utbrott efter sportlovet.

I Adac GT Masters har vi sett ett oförminskat fält av GT3-bilar i mångmiljonklassen, med över 30 ekipage – alltså 60 förare (två per bil) – i varje race. Glädjande nog har vi också kunnat inkassera två blågula segrar genom **Henric Skoog** och **Erik Johansson**, och haft ytterligare två svenskar till start genom bröderna **Jimmy** och **Joel Eriksson**.

IndyCar var ett av många mästerskap som snabbt ställde om till digital simulatorracing när pandemin slog till. Det var ett exempel på hur sporten såg till att förbli relevant även i tider av total lockdown, och bjöd dessutom på fullt adekvat underhållning fram till att den "riktiga" säsongen kunde dra igång. När så väl blev fallet skedde det med fullt startfält, och vi svenskar fick fira vår första Indy-seger sedan **Kenny Bräcks** dagar när **Felix Rosenqvist** vann på Road America.

NATURLIGTVIS finns det undantag – IndyCars supportserie Indy Lights tvingades till exempel ställa in sin säsong, vilket drabbade **Rasmus Lindh** hårt – men det är just undantag. I de allra flesta fall tycks man ha gått förvånansvärt lindrigt genom den rådande krisen.

Det är säkert som **Anders Tegnell** säger, att det sannolikt är för tidigt att dra några konkreta slutsatser. Vi vet förstås inte vilka konsekvenser pandemin kommer att ha på längre sikt, eller ens för 2021, när kommersiella avtal och kontrakt ska förnyas i en helt ny ekonomisk verklighet. Uteblivna publikintäkter är en realitet som drabbar framför allt banägarna hårt, och hur den svårknäckta nöten ska hanteras återstår att se.

Men – det finns goda skäl att se ljus även på framtiden. Nyligen presenterade till exempel Formel 1 sin kalender för nästa säsong, med hela 23 race. Det är fler än någonsin tidigare, och att det kommer just precis nu är ett styrkebesked av rang.

Det är med stor glädje som de sista orden jag författar i den här tidningen under 2020 inte alls handlar om motorsportens förfall, utan om hur branschen tvärtom överträffat sig själv. Där domedagsprofetierna talade om totalt mörker, där har motorsportens starka krafter skapat ljus.



Nu är Beganovic en formelbils-vinnare

• **DINO BEGANOVIC** slog till med formelbilskarriärens första efterlängtrade seger under en mycket stark helg i säsongens näst sista deltävling för det italienska Formel 4-mästerskapet på Imola.

Beganovic var först över mållinjen, bland 34 startande, i det andra av helgens tre race på den berömda F1-banan, och

backade upp sin seger med ytterligare två pallplatser i race 1 (tvåa) respektive race 3 (trea).

Allra bäst lyckades han i kvalet till race 2, där han säkrade säsongens andra pole position – på samma bana där han också inkasserade sin första tidigare i år. Den 16-årige Ferrari Driver Academy-föraren förvaltade sedan sitt utgångsläge på

bästa sätt genom att leda från start till mål, trots inte färre än fyra prekära omstarter bakom säkerhetsbil.

Beganovic underströk sin fart ytterligare under helgen genom att också noteras för snabbaste varv i såväl det första som andra av de tre heaten.

– Det har verkligen varit en grym helg. Våldigt skönt, och en rejäl boost

för självförtroendet. Stort tack till Prema Powerteam och till Ferrari för allt stöd. Nu vet jag hur det är att vinna, och jag är redan sugen på mer, jublade Dino.

I mästerskapet ligger svensken på tredje plats inför finalhelgen som körs på Vallelunga-banan samma helg som den här tidningen sänds på tryck.



FOTO: FOTOFILMUEKSSO

Motorsport Classic 2021



FOTO: MCKLEIN

FOTO: MCKLEIN

Årets stora almanackor är här!

• **HÅLL KOLL PÅ** årets datum och njut samtidigt av makalösa bilder från en av världens främsta bildbyråer med inriktning på motorsport.

Vi rekommenderar verkligen dessa prydnader för den äkta entusiasten. Antingen åt dig själv, eller som ett julklappstips.

• **The Wider View** är i "cinemascope-format" 95x48 centimeter. Varje månad har du två färgbilder/sidor från WRC-säsongerna 2019/2020 att välja på. Dessutom har varje bild en bildtext som beskriver var och vem du tittar på. Och för den fotointresserade finns även exakta kamerainställningar för varje bild angivna.

• **Motorsport Classic** håller formatet 67x48 centimeter och även här får du två bilder/sidor per månad att välja på. Classic-kalendern är helt i svartvitt och bjuder främst på racing från 1950-, 1960- och 1970-talen. Men även rally och unika service/depå-bilder.

Pris per styck är 435 kronor. Du får all info om produkterna och hur du beställer för snabb leverans via webbsidan www.mcklein-calendars.com.

KÖR ETT VINNANDE KONCEPT TÄVLINGSSÄSONGEN 2021!

Tech Pro AB fokuserar på att ge stark support till sina kunder genom utveckling och tester med tävlingsbilens helhet som fokus



- Försäljning av Reiger Suspension
- Uppdatering, service och reparationer av all tävlingsfjädring



Kontakta Mikael Gustafsson för mer information +46 768 080 764 | tech-pro.se | info@tech-pro.se

Tech Pro
SWEDEN AB



FOTO: PRESSRELEASE

Filip Sandström blev europeisk juniormästare

● **PÅ GRUND AV** coronasituationen blev Clio Cup Central Europe-säsongen något kortare än planerat. Inte desto mindre gjorde 18-åriga **Filip Sandström** en lysande insats i serien där han slutade trea totalt och vann juniormästerskapet.

Totalt vanns cupen av tjeckiske föraren **Tomas Pekar**.

Filip har tidigare erfarenhet av DTC och DS3 Cup i Danmark och räknar med att fortsätta tävla ute i Europa 2021.

Solberg säkrade junior-EM-titeln

● **I DEN HÄR** tidningens inledning kan du läsa ett stort reportage om svenske rallytalangen **Oliver Solberg**.

Precis innan tidningen sändes på tryck säkrade den 19-åriga rallyföraren EM-guld för juniorer samt EM-silver för seniorer genom att bli fyra totalt i säsongens sista EM-race, på Gran Canaria.

Europamästare för seniorer blev ryske **Alexey Lukyanuk**.

FOTO: BENGT-ÅCE GUSTAVSSON/PRESSRELEASE



Adestam siktar mot Formula Nordic

● **EFTER ATT HA** säkrat silvermedaljen i Aquila Synergy Cup debuterade **Elias Adestam** i Formula Nordic vid mästerskapsfinalen på Ring Knutstorp. Syftet var att se och lära inför en eventuell satsning 2021.

Elias blev sjua och åtta i upptorkande förhållanden, var nöjd med insatsen och har som mål att köra hel säsong i Formula Nordic 2021.



Rullande landsväg
4-gasmätare
λ-mätning.
Weber, Dellorto, MBE,
Ramair, Pipercross,
Prospark.

Skebogatan 3, 752 28 Uppsala
Tel/fax: 018-50 35 85
Mobil: 070-440 36 48
christos@autokinito.se

www.autokinito.se

Virago Hobby

Postorderbutiken med det stora utbudet för modellbyggaren som gillar bilar, lastbilar och MC.



Volvo 240 Turbo racing, skala 1/24
Pris 475 kr plus porto

www.viragohobby.se

Virago Hobby
Kolonigatan 12
263 33 Höganäs

tel 042-34 37 48 tis-fre 18-21
viragohobby@hotmail.com

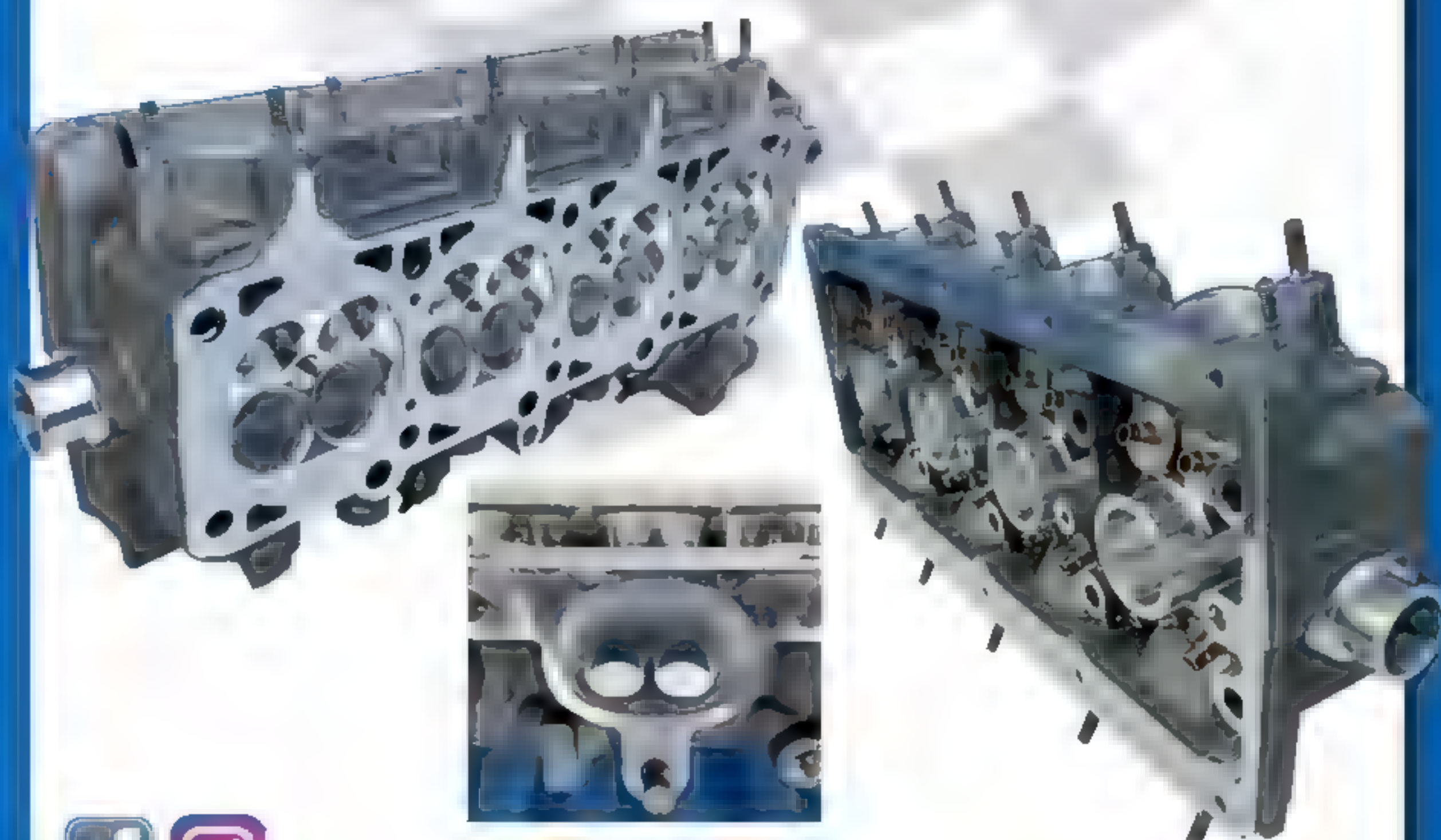
MotorDesign SWEDEN

New Head 16V Swede Design!

Bristen på B234 originaldel för std motorer och dess svagheter ledde fram till MDS nya cylinderhuvud, designat för racing.

Cylinderhuvud med extra allt, passar både sug- och turbomotor, finns i 3 utföranden.

Vill du veta mer?



Välkommen att kontakta oss för mer information

MOTORDSIGN SWEDEN AB
Öxnevallavägen 15, 519 97 Öxnevallå
+46(0)300 544 300 • mail@motordesign.se





Kristoffersson 3 x världsmästare!

• **TVA VECKOR FÖRE** den planerade VM-finalen i rallycross kom beskedet att tävlingen ställs in på grund av covid-19-spridningen. Därför summeras årets VM-säsong i rallycross efter åtta deltävlingar.

Därmed står det klart att **Johan Kristoffersson** (bilden) blev världsmästare 2020. Tidigare hade världsmännen två VM-titlar i rallycross (2017 och 2018). **Mattias Ekström** blev nu silvermedaljör 2020, 27 poäng bakom Kristoffersson.

Och fjolårsmästaren **Timmy Hansen** hamnar på bronsplats. Teammästerskapet vanns av KYB Team JC, med teamchefen **Joel Kristoffersson** och hans förare Ekström och **Robin Larsson**.

STCC presenterar 2021-kalendern

• **STCC TCR SCANDINAVIA** bjuder under 2021 på sex tävlingshelger och 18 race. En ökning med två tävlingshelger jämfört med 2020. Ny i kalendern blir Ljungbyhed Park medan Anderstorp gör comeback.

Klasserna som tävlar med STCC kommande säsong blir V8 Thunder Cars, Radical Cup Scandinavia, Formula Nordic, Legends samt mc-klassen Pro Superbike.

I STCC återinförs dessutom privatförarcupen som inte har körts sedan säsongen 2012. Här välkomnas förare i alla åldrar, med eget team och egen bil och får nära nog halverad startavgift.

7-8 maj, Knutstorp (TCR, V8, RCS, FN)
28-29 maj, Ljungbyhed (TCR, V8, RCS, LEG, PRO)
18-19 juni, Skellefteå (TCR, V8, RCS, FN, LEG)
21-22 aug, Gelleråsen (TCR, V8, RCS, FN, LEG, PRO)
4-5 sep, Anderstorp (TCR, V8, RCS, FN)
2-3 okt, Mantorp Park (TCR, V8, RCS, FN)



FOTO: MATTIAS LARSSON

Berätta för oss om dina planer!

• **VAD BYGGER DU** inför motorsportsäsongen 2021? Vad ska du köra och var ska du tävla? Vem ska du åka med? Vilka ska du skruva åt?

Berätta och skicka gärna med någon bild.

Om du skriftligen medger att vi får publicera dina planer och din bild (vi måste i så fall även få veta vem som har copyright på din bild, och så klart också få kontaktuppgifter till den personen) så vill vi göra det i kommande nummer av BilSport Rally&Racing.

Mejlboxen är öppen! rallyracing@rallyracing.se.

Karting-noterat

✓ 2021 öppnar Rotax Max Challenge Sweden DD2-klassen från 18 år, men "ungdomarna" kör tillsammans med Master-förarna som är +32 år.

✓ Dubbeltävlingen Open Cup på norditalienska Adria-banan avslutade WSK-säsongen, sedan Final Cup i Luciahelgen ställts in. **Norton Andreasson** tog chansen och revanscherade sig för VM-misslyckandet, då han körde in som trea, respektive tvåa i OK-klassen. **Taylor Barnard** vann båda finalerna.

✓ **Mathilda Olsson** var ensam svensk i final i X30 Senior vid IAME International Games på Portimao-banan i Portugal. Hon slutade fyra och avslutar nu sin säsong med Rotax International Trophy på samma bana under Luciahelgen. Där avslutas den internationella kartingsäsongen, som tar paus till sista helgen i januari med WSK Champions Cup på Adria och Rotax världsfinal i Portimao.

✓ Europamästaren i OK-klassen, **Kimi Andrea Antonelli** avslutade sin kartingkarriär med en svår krasch i VM-finalen. Den 14-årige italienaren ådrog sig bland annat benbrott när han på startrakan kolliderade med spanjorskan **Maya Weug** som snurrat. Antonelli som varit med i **Nico Rosbergs** kartingsatsning, ingår i Mercedes juniorteam. Hans pappa driver ett F4-team i Italien och Kimi har redan testkört. Men han får kanske vänta med tävlande till augusti, då han fyller 15 år, vilket är minimiåldern i många F4-serier.

Noterat

✓ 2019 års Europamästare i karting KZ2, **Emil Skärås**, gjorde i år en satsning på Porsche Carrera Cup Italia. Västeråsaren har utvecklats under året och startade allra sista racet från pole position. Slutligen blev han tia i mästerskapet och näst bästa rookie.

– Nästa år blir "make it or brake it", hälsar Emil.

✓ Tysken **René Rast**, Audi, säkrade sin andra raka och totalt tredje DTM-titel med schweizaren **Nico Müller** på andra plats, 23 poäng efter.

✓ Adac Opel e-Rally Cup skulle ha startat redan 2020 men sköts på grund av covid-19 fram till 2021 då åtta deltävlingar planeras. Därmed har Opel Motorsport fått tid för fler tester av nya Opel Corsa-E.



ÖHLINS NORTHERN EUROPE

Vi har lång erfarenhet och gedigen kunskap för gator, rally, racing, rallycross, drifting eller cross och extremcars.

OHLINS.SE [OHLINSRACING](https://www.ohlinsracing.com)

ÖHLINS NORTHERN EUROPE • Öngvindsgraven 10, 652 21 Karlstad • Tel 054 63 84 80





FOTO: PRESSRELEASE

Psport har bytt till nya lokaler

● **A. ÅBERGS BIL & IMPORT** hanterar under företagsnamnet Psport Pirellis motorsportdäck i Sverige. Dessutom, under Apex.se-namnet, marknadsför de en mängd andra motorsporttillbehör och personlig utrustning.

Firman har fram till nu huserat i Hässleholm. Under senhösten flyttade företaget till Önnestad, strax utanför Kristianstad (bilden).

– I de nya lokalerna är vi bättre rustade än någonsin för att utföra däckservice, hälsar grabbarna på Psport.

BPCMS 2021 blir digital

● **EFTERSOM** det fortfarande råder stor osäkerhet kring restriktioner runt publika evenemang har arrangören av Bilsport Performance & Custom Motor Show tvingats ta ett beslut kring påskens stora mässa 2021.

– En osäker framtid gör att vi redan nu behöver tänka om och tänka nytt. Vi tar därför beslutet att göra påskens stora bilshow digital, förklarar eventansvarig **Daniel Lindstedt**.

Evenemanget skulle ha arrangerats påskhelgen 2-5 april 2021 på Elmia i Jönköping. Mässan lockar årligen nästan 80.000 besökare under fyra dagar och med aktuella restriktioner blir det en omöjlighet att få till ett sådant arrangemang.



FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

Elfyn Evans och de andra toppförarna i VM kan se fram emot en ny spännande säsong. Bland annat i Estland där det tävlades inför fullsatta läktare (!) i september 2020.

Så planeras WRC-säsongen 2021

● **RALLY-VM 2021** erbjuder en tolv tävlingar lång säsong med nio stopp i Europa. Helt ny som VM-arrangör är Kroatien som ska leverera en asfalttävling i april.

Nya försök att göra comeback blir det för Kenya och Japan samtidigt som Estland får nytt förtroende efter 2020-års lyckade deltävling.

21-24 jan, Monaco
11-14 feb, Sverige
22-25 apr, Kroatien
20-23 maj, Portugal
3-6 juni, Italien
24-27 juni, Kenya

15-28 juli, Estland
29/7-1/8, Finland
19-22 aug, Storbritannien
9-12 sep, Chile
14-17 okt, Spanien
11-14 nov, Japan

Vintern inleds med inställda tävlingar

● **CORONAPANDEMIN** stökar om även 2021-säsongen. I alla fall inledningsvis. SM-veckan vinter som skulle arrangerats i Borås 2-7 februari ställs in. SM-premiären i rally, i Boden, flyttas från 7-8 januari till 26-27 februari.

Flera planerade rallyn i januari är redan inställda och redan nu står det klart att Simrishamns MK ställer in sin vartävling som skulle ha arrangerats den 10 april.

M & M MOTORSPORT

www.motorsportshop.nu

2021 närmar sig och nya produkter från Sparco är här!

Se mer på www.motorsportshop.nu

info@motorsportshop.nu

Tel 037071330.

FIA sko Slalom

20% billigare! nu **1095:-**



Klassikeroverallen Sprint

Nu även i strl 44 och 46

Sänkt pris nu endast **3795:-**



Ny model av handske

Land+ med silicon i

greppytorna. **895:-**

KBT Safety AB
Skyddsbågar

Vi tillverkar även:

- Fram/bakvagnsbryggor
- Stag, fästen
- Stolsfästen

FIA stoppning 345:-/st

Färdigt burkit

Volvo 940 grH 15.190:-

Fabriksgatan 11 • 731 50 Köping
Tel 0221-185 66 • E-mail: poppo@kbt-safety.se
www.kbtsafety.se

JB-ENGINE SWEDEN AB

"DIN VOLVO TRIMMARE"

Motorer för klasserna:

GRH Rally,
Rallycross,
Racing,
VOC/GRF

Fullservice på
EVO Engines!

"För dig som vill ha det värsta!"



JB-ENGINE SWEDEN AB



Skrikarhyttan 315,

713 92 Gytterp, Tel. 070-215 45 96

www.facebook.com/JBengine



KYRK MOTORSPORT.se

Trim- och reservdelar till Saab, Opel och Volvo-bilar.

- Raceventiler Volvo med avsmalnat 7 och 8 mm skaft..... Från 150:-
- Stumtryckare Saab, Volvo 8 och 16v sats med 8..... Från 350:-
- Kamaxlar..... Från 1.000:-
- Extraktorgrenrör Opel/Saab (även V6) Volvo 8/16v..... Från 1.595:-
- Fajs/Weberförgasare (även tillbehör)..... Från 2.195:-
- Weberinsug i aluminium..... Från 1.095:-
- Sinterlameller Saab, Opel, Volvo (även M90)..... Från 1.095:-
- Kompletta kolvset 92 och 94 mm..... Från 1.495:-
- Balanserade skelettsvänghjul Saab och Volvo (även VOC 9,3 kg)..... Från 1.295:-
- Justerbara kamdrev Volvo (nyttillverkade i alu)..... Från 575:-
- Nettopriser på motordelar/Packningar/Stötdämpare från ledande tillverkare

www.kyrkmotorsport.se
Mail: kyrkmotorsport@icloud.com Tel: 070-176 80 17, Mån-Fre

Nordh på väg uppåt

"Som en Twingo, lite udda i Sverige"

Albin Nordh har bara kört rally i sex säsonger. Redan 2017 tog han B2WD-guld i Svenska RallyCupen och nu rumsterar han om i SM-serien med ett tempo som få skulle skämmas för.

Efter tre år i en Renault Twingo fick vi i år se en nytänd Albin i en modernare Ford Fiesta. Dessutom med rutinerade co-drivern Christoffer Bäck, som berömmar den unge chaufförens känsla för bilen. Samtidigt beskriver Bäck honom, med skämtsam ton, "som en Twingo, lite udda i Sverige".

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT), MICKE FRANSSON (FOTO)

Med nya Ford Fiesta Rally4-bilen och ny co-drivare blev 2020 en nytändning för Albin Nordh som siktar högt i SM och även hoppas kunna tävla utomlands för att köra.



FOTO: GUSTAV LILJERÖG

På bilden tar Fredric Nordh vänsterfoten till hjälp för att rätta upp ett snett bakhjul under Zabra-rallyt 2011 i Nybro. Den overalldraperade lintotten bredvid (Albin) ser smått skeptisk ut. Pappa Fredric har betytt mycket för sonens rallykarriär.



FOTO: MIKAEL JOHANSSON

Opel Astra G var Albins första något udda bilval, när han tävlade i Ungdomsrally. Ydre MK-junioren laddade bra. Bilden är från Simrishamnsmixen 2015 där pappa Fredric navigerade.

När 2019 var över hade Albin Nordh kört tre säsonger med den i rally-Sverige smått unika bilen Renault Twingo. I takt med att östgöten mognat räckte inte den lilla franska farkosten till i jakten på sträcksegrar. Klasskonkurrenter som Peugeot 208 och Ford Fiesta var helt enkelt för snabba.

Bilbyte till en modern Fiesta var ett faktum och i samma veva engagerades rutinerade dalkarlen Christoffer Bäck som ordinarie co-driver.

Nu, snart ett år senare, bad vi Christoffer beskriva Albin. Svaret kom blixtnabbt.

– Han är som en Twingo, lite udda i Sverige.

Efter ett gapskratt från båda två förklarade sig Bäck.

– På ett bra sätt ska jag tillägga. Albin har inte kört oerhört många tävlingar och är så att säga under uppbyggnad som rallyförare.

– Redan under vårt första vintertest inför 2020 kände jag att han har en makalös car control. Så fort han sitter i stolen känner han bilen i ryggen.

Under säsongen har den SM-satsande duon självklart haft "moments". I åskådarled är Nordh känd för att, inte sällan, dundra in i böjar med "herrejössesattack".

– Men jag har aldrig känt mig otrygg. Han har alltid en tanke med det han gör.

Albin såg nästan förlägen ut medan Christoffer fortsatte lägga ut texten.

– Och så är han expert på att be om ursäkt. Han tar på sig allt direkt när han, så att säga, haft en tankekurva och vi krisat i någon böj. Då måste jag pusha honom att släppa det, gå vidare och fokusera på resten av sträckan.

2011 GJORDE ALBIN tävlingsdebut som kartläsare åt sin pappa Fredric.

– Vi åkte Sviestadträffen och han gav mig en skaplig flygtur. Sedan körde jag en del juniorfolktrace och rally i ungdomsklassen. Gokart var aldrig aktuellt. Jag ville tävla på grus.

Tidigt stod det klart att han inte skulle sikta på en framtid inom varken folktrace eller rallycross.

– Nej, det var så många andra i vägen. Jag ville köra mitt spår och göra det så snabbt som möjligt. Känslan och farten i rally lockade mer.

I Ungdomsrally stack Nordh ut som en "udda fågel" genom att köra en Opel Astra G i en dekor som känns igen från Per Svans storhetstid i rally-SM på 1990-talet.

– Jag ville ha en frän bil och pappa insisterade på att jag skulle åka framhjulsdrevet. Men det var svårt att, med min Grupp E-bil, vinna mot alla VOC-Volvo.

Första året, 2015, körde Albin tre handfull tävlingar. Säsongen



Bilfakta

FORD FIESTA RALLY4-19

Motor: 1 liter, 3-cylindrig.
Effekt: 210 hk.
Vridmoment: 310 Nm.
Transmission: Sadev.
Bromsar: AP.
Hjulupphängning: Relger.
Fälgar: OZ.
Däck: Pirelli.
Vikt: Minimum 1.030 kg.
Byggt av: M-Sport.



Som junior folkkracetävlande Albin och nådde framgångar med slutsegrar i såväl Duntiscupen som Sprintcupen. Han trivdes dock inte lika bra i traditionell folktrace. På bilden rattar han Volvo-skåp i Semesterracet 2015.



Bra attack i en Renault Twingo under tre säsonger gjorde Albin känd för den breda rallypubliken. Här lotsas han av Johan Karlsson i Gästabudstrofén 2017, på väg mot slutseger i Svenska RallyCupens B2WD-klass.

► därpå blev det av olika anledningar färre starter och 2017 hägrade C-licensen och ett bilbyte.

– Tanken var att jag skulle köra en Opel Corsa som jag tidigare åkt i med pappa. Men efter lite strul sålde vi den och köpte Twingon.

Udda val av bil kan tyckas.

– Jo, men den var billigare att köpa och driva än en Peugeot R2. Och jag vill helst inte ha likadana bilar som alla andra har.

ÄN HADE INTE Albin och Christoffers vägar korsats. Åtta år äldre Bäck var redan ett erkänt namn på den svenska co-driver-himlen och samlade SM-medaljer (tre guld och fyra silver) med förare som Robin Friberg, Mattias Adielsson och Johan Holmberg.

Christoffer hade redan som tio-åring bestämt sig för att bli bäst i världen som co-driver.

– Som barn verkar det inte ens svårt att bli världsmästare. Så fort jag blev tillräckligt gammal så skulle det ju lösa sig med den saken.

2006, tre år efter debuten i högerstolen, åkte Christoffer med Anders Wänn.

– Man kan säga att han upp-täckte mig och genom sitt enorma kontaktnät slussade han mig vidare till de högre leden i rally-Sverige.

Från den tidpunkten började Bäck jobba medvetet för att promota sig själv och försöka ta sig ut i världen.

– Det viktigaste för att komma framåt är ändå att sitta med rätt chaufför och leverera ett bra jobb som gör att du blir omtalad. Under några år försökte jag verkligen hitta rätt väg för att nå ut internationellt på heltid. Men dit kom jag aldrig. Fast jag har ju tagit flera SM-medaljer, så jag har ju inte haft en dålig karriär.

Nu säger sig Christoffer ha hittat ett lugn i att göra det han tycker så mycket om, på hög nivå i Sverige. Samtidigt håller han naturligtvis dörren öppen för internationellt tävlande.

SÄSONGERNA 2017-2019 gjorde sig Albin ett namn som ung och talangfull förare i främst Svenska RallyCupen. Han klättrade snabbt i licensklasserna och var snart A-förare.

– Bland annat minns jag fight-erna med Erik "Budda" Wigren som åkte Volvo 940 Grupp H och sedan VW Golf. För att mäta mig mot honom tvingades jag höja min nivå ytterligare ett snäpp.

Det var en bra tid för Albins utveckling som förare. Han lärde sig att "idiotladd" inte är vägen framåt, utan att i stället tänka till på vilket sätt kurvorna skulle tas. Att hitta rätt linje och skapa en mer effektiv körning.

Christoffer hade sett utvecklingen från sidan och förklarar:

– Jag kan tänka mig att många åskådare har sett Albin som en "rå" chaufför, lite som en Colin McRae, med inställningen att sätta sig i bilen och "köra skiten ur den". Men sådan är han verkligen inte.

– Albin har alltid en känsla för om bilen är bra eller dålig. Han backar av och tar inte i maximalt om inte bilen känns bra eller någon annan yttre omständighet påverkar honom. En väldigt hög lägstanivå är nog hans allra största styrka.

– Dessutom är han ju knappt byxmyndig och har kvar den ungdomliga galenheten. Det tycker jag är bra, för det är lättare att tämja en sådan än att försöka få en äldre chaufför att pusha.

JUST NU verkar inte Albin behöva tämjäs. Han har koll på vad han gör bakom ratten. I stället ägnar duon gott om tid åt att vässa noterna.

När Christoffer kom in i bilen för ett år sedan hade Albin redan ett eget notsystem och ett eget tänk. Utefter detta har de tillsammans utvecklat systemet vidare.

– Albin har mycket detaljer med i sina noter. Vi har försökt göra en enklare variant, framför allt förenklat uppbyggnaden av noterna. Då blir det smidigare för mig att läsa och i sin tur lättare för Albin att ta in.

Christoffers erfarenhet från flera olika notsystem gör att han ser logiken och kan ta bort onödig information som riskerar att bli störande moment för föraren i full fart.

Nordh drar naturligtvis nytta av co-drivers rutin och beskrivs som väldigt öppen för att prova nya saker i ambitionen att utvecklas som rallyförare.

Ur tävlingssynpunkt blev 2020 inte vad många hade tänkt sig. När mängder av tävlingar uteblev ägnade Nordh och Bäck desto mer tid åt just notskrivningen.

– Jag är så pass ny att det tar lite tid för mig att skriva noterna under en "rek" inför tävling, menar Albin.

Bland annat därför uppskattar de båda ett upplägg där SM-tävlingarna avgörs under en dag med rekognosering dagen före.

Då kan första dagen ägnas åt media/sponsoraktiviteter på förmiddagen följt av rek och därefter genomgång och renskrivning av noterna i lugn och ro.

EFTERSOM "REKEN" är så viktig när allt fler team skapar sina egna noter är det så klart intressant att veta hur Nordh och Bäck jobbar.

– Först ser vi till att Albin har mat. Både i magen och att fylla på med. Det är viktigt, säger Christoffer halvt på skämt och

Snabba fakta

ALBIN NORDH

Född: 1998-08-18.

Bor: Kisa.

Familj: Mamma Monica, pappa Fredric, storsyster Sara och systerson Vidar. Men jag bor själv.

Yrke: Lastbilschaufför och maskinförare.

Hobby: Motorsport och ishockey.

Klubb: Ydre MK.

Kartläsare: Christoffer Bäck.

Typ av noter: Egenskrivna siffernoter.

Musiksmak: Allt som går att sjunga med il.

Läser: Noter, en gång per år.

På nätet kollar jag: Mest på Youtube.

Äter helst: Mammans mat.

Dricker gärna: Vatten och Cola.

Tre favoritprylar: Telefonen, airpods och stagemode-knappen.

Tävlingsdebut: Kartläsare åt pappa i Svjestadträffen 2011. Han gav mig en skaplig flygtur.

Antal tävlingar: Cirka 60 st.

Favorittävling: South Swedish Rally.

Privatbil: Audi A6.

Sportslig framtidsdröm: Att kunna se tillbaka på vad jag har gjort och känna mig nöjd med min rallykarriär.

Styrka som förare: Bestämd och bra känsla för bilen.

Kan jag bli bättre på som förare: Koncentration och skynda långsamt.

Sponsorer: Kisa Återvinning AB, Skrotfrag, Team Dekorrekklam & Fjutt, Eklöf Bygg AB, Borohus, Regenten Fastighets AB, Rimaster, Ydre Åkeri, Bygg & Markelit AB, Psport, Fjuttab.

Snabba fakta

CHRISTOFFER BÄCK

Född: 1990-05-28.

Bor: Säter.

Familj: Fruen Evelina, barnen Melker, Elvira, Olivia och Hugo.

Yrke: Egen företagare (måleri).

Hobby: Utförsäkring.

Klubb: SMK Hedemora.

Typ av noter: Beror på föraren. Men vanan är inne på siffernoter.

Musiksmak: Classic Rock.

Läser: Noter.

På nätet kollar jag: Incar.

Äter helst: Kött.

Dricker gärna: Mycket mjölk blir det.

Tre favoritprylar: Copilot-klockan, färgsprutan och mobilen.

Tävlingsdebut: 2003.

Antal tävlingar: Högst osäker men några hundra borde det ha hunnit bli.

Favorittävling: Sata Rally Azores.

Privatbil: Ford S-Max.

Sportslig framtidsdröm: Att kunna ge av den erfarenhet man skaffat sig till både unga förare och co-drivers. Om man som av effekt av detta kan tävla internationellt igen så är ju det en fantastisk bonus.

Styrka som co-driver: Fråga Albin.

Kan jag bli bättre på som co-driver: Inget. Jag är bäst! Skämt åsido, det bästa med min roll är att det finns en ständig förbättringspotential. Så allt kan alltid bli och göras bättre!

Bredvid Albin sitter Christoffer Bäck tryggt i högerstolen. Han har lotsat flera av Sveriges riktigt snabba rallyförare och tagit ett flertal SM-medaljer. Samarbetet funkar utmärkt och de båda trivs ihop i jakten på gemensamma framgångar.

halvt på allvar. Nordh hänger snabbt på:

– Ja, jag blir grinig annars. Jättekinkig!

Bäck fortsätter:

– Jag äter maten som blir över.

– Nja, jag äter din mat som blir över!

– Som sagt, han är lite udda, säger Christoffer och skrattar.

När de återgår till allvaret menar Bäck att de jobbar metodiskt. Är det fri rekognosering försöker Christoffer hitta ett upplägg där de får vara så ensamma som möjligt och slipper åka i kö på sträckorna.

De tejpar graderingar på ratten i rekbilen. Men bara som en riktlinje. Vid SM-premiären i Vännäs, duons första tävling tillsammans, lärde sig Albin vikten av att inte lita blint på tejp. I några svängar i tävlingstempo, framförallt på bredare vägkaraktär, hade de något de kallar för "sjujåkla herrejösseshäng". På svenska betyder det – lite för ambitiöst tempo.

– I en höger fem minus ska man inte bara se skog genom vindrutan. Då är det något som är fel, menar Christoffer och gör stora ögon.

”Just nu verkar inte Albin behöva tämjäs. Han har koll på vad han gör bakom ratten. I stället ägnar duon gott om tid åt att vässa noterna.”



– Ingångsfarten och linjen var bra, men noten var dålig.

– Tejpen på ratten är en riktlinje, inte ett facit. Du måste väga in känslan om det kommer funka när du kommer i full fart. Du måste också väga in hur vägen ser ut precis före svängen.

Under reken är det Albin som avgör svängarnas graderingar. Christoffer vill ibland lägga till något plus eller minus, och tillsammans diskuterar de notens uppbyggnad i tekniskt krävande kombinationer.

– Även när vi testar däck och olika setup får jag bra feedback av Bäck. Han har bra bilkänsla i högerstolen, vi diskuterar inställningar och kommer ofta fram till samma sak, berättar Albin.

BÅDA MENAR att deras samarbete fungerar bra och att de har roligt i bilen. Visst kan de vara oense ibland, men aldrig mer än att de reder ut eventuella oklarheter innan de startar på nästa sträcka.

Att de bor 35 mil från varandra ser ingen av dem som ett problem. De hävdar att de pratar

i telefon nästan varje dag och eftersom de är bra polare ses de regelbundet, tillsammans med övriga familjemedlemmar även under tävlingsfria helger. Det finns ju alltid något att utveckla, prata om och analysera. Inte nödvändigtvis bara rally.

Nu har dessutom Christoffer, under lediga helger, börjat köra lite rally själv, i en Toyota Corolla Grupp E.

Någon exakt plan för den framtida karriären har inte Team Nordh/Bäck fastslagit. Årets SM-säsong blev inte vad de hade

önskat resultatmässigt, men de har skaffat en gemensam god grund inför 2021. Och tillsammans vill de naturligtvis även testa sina vingar i internationella sammanhang.

Med glimten i ögat må Christoffer ha beskrivit Albin som en Twingo, lite udda i Sverige. Men rallyvärlden lär ha skådat märkligare företeelser än en ungdomligt galen östgöte och en planerande och notläsande dalkarl tillsammans.

Eftersom Albin aldrig backar av mer än nödvändigt kan det bli rätt så bra! ●

Så bygger

Snabba fakta

HAMPUS ENNER

Ålder: 19.
Bor: Hyr ett hus i Gräsmark.
Familj: Flickvännen Sandra, lillebror Emil, mamma Annika och pappa Henrik.
Jobb: Timmerbilschaufför.
Utbildning: Fordon och transport på Södra Viken.
Klubb: Likenäs MK.
Mekaniker: Familj och vänner hjälps åt.
Lyssnar på: Blandat.
Äter: Pizza.
Dricker: Coca-Cola.
Läser: Bilsport Rally&Racing.
Ser på tv: Folkpace via webben.
Tävlingsdebut: Debutant i Likenäs vintertävling 2016. Tog sig via B-final till A-final och slutade 4:a i första tävlingen (Hällefors 2016).
Antal tävlingar: Cirka 75 i folkpace, samt några tävlingar som kartläsare i rally.
Tävlingsbilar: Saab 99 och 900, Nissan Micra.
Andra sporter: Inte tid sedan det blev folkpace, men innebandy fram till 15 årsåldern.
Bra på: Tävlingsfokuserad och noggrann.
Kan bli bättre på: Allt.
Höjdare: Segern i NGK 2018.
Bottennapp: Säsongen 2020, stolpe ut för det mesta.
Meriter i urval: Seger i NGK Junior Masters samt A-finaler i Höljes och Karlstad 2018, 2 A-finalsegrar och en cupseger som förstaårsseniör 2019.

Fem snabba

Motala eller **Vimmerby**.
 Grus, asfalt eller snö.
 Kött eller fisk.
 Rally eller **rallycross**.
 Skidor eller solsemester.

Snabba fakta

EMIL ENNER

Ålder: 16.
Bor: I Gräsmark hos far och i Västra Ämtervik hos mor.
Familj: Mamma Annika, pappa Henrik samt brorsan Hampus.
Utbildning: Går första året på Fordons- och Transportprogrammet vid Södra Viken.
Klubb: Likenäs MK.
Mekaniker: Familj och vänner hjälps åt.
Lyssnar på: Allt möjligt.
Äter: Hamburgare.
Dricker: Trocadero.
Läser: Bilsport Rally&Racing.
Ser på tv: Rally, rallycross och folkpace.
Tävlingsdebut: Debutant 2019 i Hällefors, första tävlingen i Västerås vartävling 2019.
Antal tävlingar: 23 st.
Tävlingsbilar: Saab 99 och 900.
Andra sporter: Nej.
Bra på: Reaktionssnabb.
Kan bli bättre på: Det mesta.
Höjdare: Fjärdeplats i A-final i Höljes 2019, seger i Karlstads Vårtävling 2019.
Bottennapp: Raset i första heatet i Borlänge i år.
Meriter i urval: Seger i Mora 2020, seger i Karlstad 2019, A-finalfyra i Höljes 2019.

Fem snabba

Motala eller **Vimmerby**.
 Grus, asfalt eller snö.
 Kött eller fisk.
 Rally eller **rallycross**.
 Skidor eller solsemester.

Renovering och motorbyte på gång. Hampus (t.v.) och Emil (t.h.) hjälps åt och ser till att hålla vagnparken både stor och i gott skick.

de sina vinnar-Saabar

Det är "Back to basic" som gäller! I alla fall om bröderna Hampus och Emil Enner får välja. Saabar av 70- och 80-talssnitt duger gott att vinna A-finaler med. Och det gör brödraduon också!

Vi dyker in i deras garage hemma hos pappa Henrik och spanar in vad det vinnande konceptet med OG-Saabar innehåller.

AV ANDERS EKSTRÖM (TEXT & FOTO)

Direkt när jag gläntar på dörren till Enners garage i Gräsmark faller ögonen på ett par blänkande Weber-kopior av fabrikat Fajs, som ligger uppradade på bänken intill ett B-motortopplock. Det är ny motor på gång för Emil, som planerar att bruka denna på någon festival under 2021.

Det märks att det är här i garaget som Hampus och Emil Enner tillbringar det mesta av sin fritid. Fram till femton års ålder höll båda på med innebandy och lite fotboll, men sedan var det garaget som tog överhanden i kampen om fritiden.

– Vi har alltid fått skruva själva och då blev det svårt att kombinera innebandy med folkrace. För att få bästa förutsättningarna att vinna går det åt mycket tid i garaget, intygar Hampus.

Både mamma Annika och pappa Henrik är aktiva inom folkrace och rally, så intresset finns i generna. Henrik har även ett förflutet i rallycross.

Med en uppväxt i folkrace-depån föll det sig naturligt att båda bröderna fick prova på gärdeskörning med bil redan i tidig ålder.

– Jag var väl runt nio eller tio när jag började, berättar tre år yngre brodern Emil.

Tempot drevs upp, och när han var tretton var den första rullningen på gårdet ett faktum. Därefter har det blivit mer sparsamt med rull, då Emil endast har noterat en sådan i tävlings-sammanhang. Hampus och Henrik har slagit runt desto mer.

BÅDA BRÖDERNA startade upp sina folkracekarriärer så fort de bara kunde. För Hampus del innebar det debutant vid en sprint på hemmaarenan Femtåbanan i Likenäs, tätt följt av OKQ8-racet i Hällefors, som sin första riktiga tävling den 5 mars 2016.

– Det var kul, en stor skillnad mot debutanten, jag lyckades slinka emellan och vinna B-finalen där, blev sen fyra i A-finalen.

Emil hade däremot en lite kämpigare debut på Malmabanan i Västerås, men sedan lossnade det rejält.



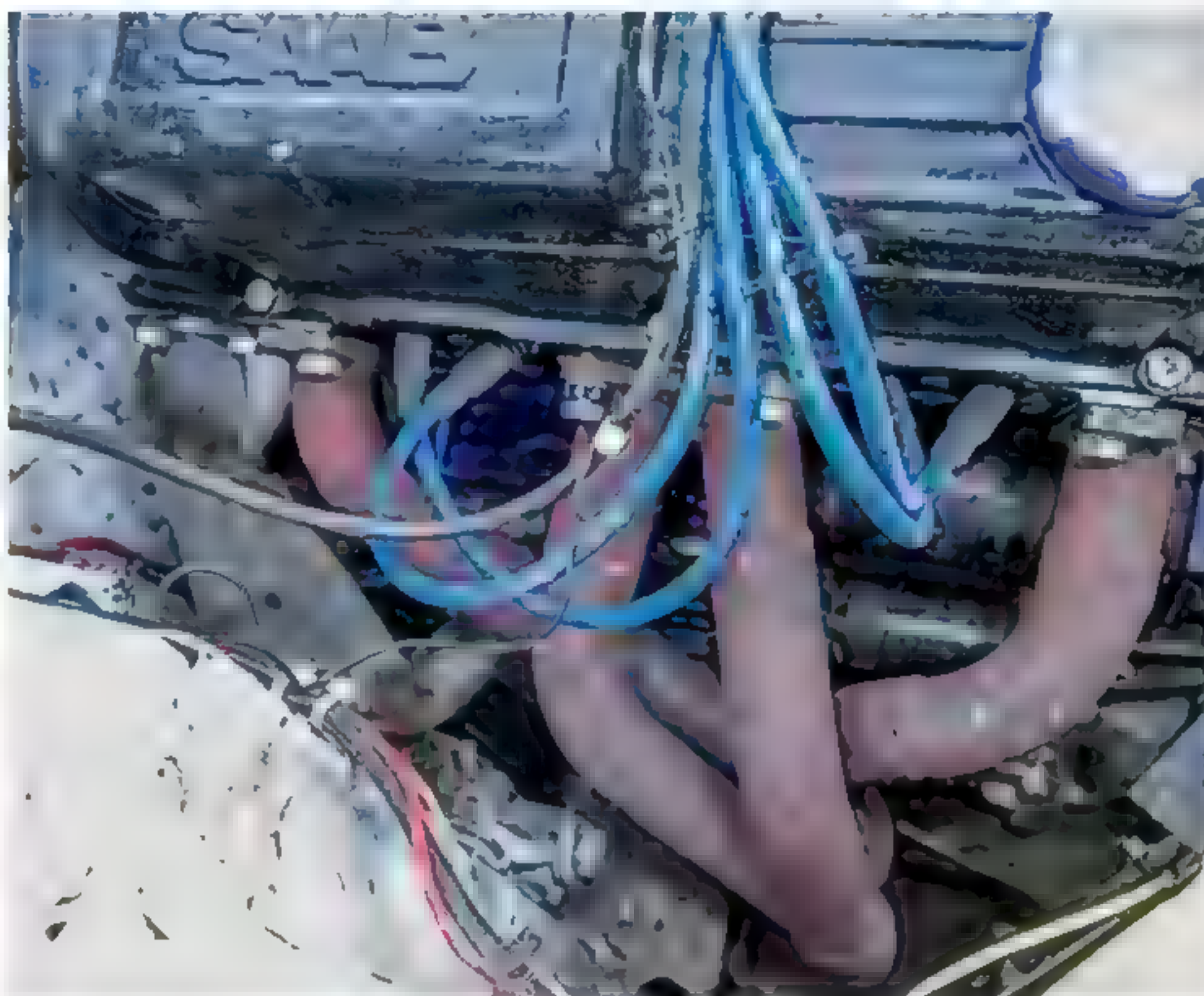
Allt onödigt har skalats bort och spolknappen är i stort sett enda extrautrustningen förutom mockaratten som hanteras med muskelservo.



Schysst väghållning är en fördel för den som vill vara med i toppen. Bilstein B6:or från Nyströms Motorsport ger en bra känsla enligt bröderna Enner.



Vattenpump från Biltema, avsedd för båtar, får ersätta originalpumpen som inte sällan krånglar i B-motorerna.



Bröderna betonar att ett extratorrör från "Totto" är en viktig ingrediens för att få bra flås i B-motorn.

Recept på en folkracevinnare

"Å nå ska vi bage folkracekage." Bilsport Rally&Racing passade på att få receptet på en delikat vinnar-Saab, inte av Preben och Preben, men väl av bröderna Emil och Hampus Enner. Här listar vi viktiga punkter i ett vinnande Saab-bygge à la Enner.

- Modell 99 med maximalt breda skärmar.
- B-motor, 94-borr, Kyrk 141-kam, elvattenpump.
- Fajs- eller Weber 45:or.
- 4-växlad låda med svetsad diff.
- "Tottos" extratorrgrenrör alternativt original 900 extratorrör.
- Framdäck: Pirelli K8 och bakdäck typ slitna Gullabo.
- Shimsade länkar och Bilstein B6-dämpare fram.
- I övrigt är det en noggrant genomgången bil som är A och O om man vill vinna.

Första tävlingen i Hällefors gav mersmak efter att Hampus via B-final tog sig upp på en fjärde plats i A-finalen.

– Själva bilkörningen hade jag tränat på, men det var spännande och mycket nytt i första tävlingen med alla andra på banan. Fast jag lärde mig rätt snabbt.

Första riktiga tävlingen lägger därför Emil helst åt sidan, men redan i andra tävlingen var han med där uppe i toppen. Det skulle inte dröja länge innan första segern kom i Juniorklassen.

– Jag körde A-final i andra tävlingen i Degerfors och tog sedan första segern på Kalvholmen i Karlstad i min femte tävling.

Sedan dess har Emil noterat ett antal A-finalkörningar och den i Höljes 2019 smäller högt, där han under sitt första år som junior slutade på fjärde plats. I årets coronadecimerade tävlings-säsong är det A-finalsegern i Mora som är hans toppresultat.

2018 VAR HAMPUS genom-brottsår. Han vann tre A-finaler på rad under våren, tog hem NGK Junior Masters och avslutade med seger i en sista sprinttävling som juniorförare. I fjol körde han sin första seniorsäsong, där han hann med två A-finalsegrar och en cupseger. Nu efter säsong nummer två i senior, planerar Hampus för fullt för ett sport-grensbyte.

– Jag kommer fortsätta med folkrace de tävlingar jag hinner, men nästa år är det fullt fokus på rallycross och JSM.

En Saab (vad annars) med de rätta prylarna för 2150 junior-klass har inhandlats och ska hämtas i skrivande stund.

– Efter att ha sett SM-tävlingarna på tv blev jag sugen och det känns häftigt att få vara med i SM. Siktet är inställt på medalj!

PAPPA HENRIK har rattat både fram- och bakhjulsdrift i tävling och kört rally, rallycross och folk-

Snabba fakta

HENRIK ENNER

Ålder: 42.

Bor: Hus i Gräsmark.

Familj: Sönerna Hampus och Emil.

Jobb: Lastbilsförsäljare på Lecab.

Utbildning: Lastbilsmekaniker.

Klubb: Likenäs MK.

Mekaniker: Hampus och Emil.

Lyssnar på: Allt möjligt.

Äter: Spagetti och köttfärssås.

Dricker: Ramlösa.

Läser: Bilsport Rally&Racing och dagstidningar.

Ser på tv: Brukar bli seriös, Top Dog just nu.

Tävlingsdebut: Höljes 1993 i en Golf.

Antal tävlingar: Runt 250 tävlingar i folkrace, rally och rallycross.

Tävlingsbilar: VW Golf, Saab 99 och 900, Volvo 240 och 940 samt Opel Vectra.

Andra sporter: Lite fotboll som yngre.

Bra på: Att vara förberedd.

Kan bli bättre på: Tagga till.

Höjdare: Två festivalsegrar i Likenäs.

Bottennapp: Killingen 2017 när växellådan rasade i starten på SS1.

Meriter i urval: Två festivalsegrar i Likenäs, två klasseggar i A-förare Grupp H med VW Golf, VOC-femman i Finland och FM-segrare i VOC.

race. Men efter 2018-säsongen, då han själv körde 14 rallyn och Hampus 18 folkrace, har han tonat ner tävlandet.

– Det blev inte så många helger över det året. Nu låter jag Emil köra i stället och åker själv lite enduro för att hålla igång. Skruvandet mellan tävlingarna sköter grabbarna själva, men självklart hjälper jag till att justera och ställa in när de frågar.



När sönerna tävlar supportar pappa Henrik i depån. Då och då tar han sig en sväng på endurohojen.

Fem snabba

Motala eller Vimmerby.

Grus, asfalt eller sno.

Kött eller fisk.

Rally eller rallycross.

Skidor eller solsemester.

Planerna på en comeback ligger dock inte så långt borta. En framhjulsdreven rallybil i Grupp H, eller något liknande, hägrar.

– Emil får köra färdigt som junior i folkrace först i alla fall, sedan får vi se, säger Henrik.

Du kan lugnt räkna med att få se mycket av bröderna Enner på folkracebanorna under 2021. Lagret av Saabar har fyllts på och Hampus samling innehåller fyra startklara och tre som ska renoveras, medan Emil har tre färdiga och ett renoveringsobjekt. Lägg till detta Hampus satsning på rallycross. Du inser rätt snart att både pappa Henrik, övriga i familjen och deras vänner får fullt upp med tävlingsmekande under 2021.

SKRUVANDET på folkracebilar och motorbyten började tidigt för syskonen. Något som gör att bröderna är mer eller mindre självgående i Enners folkrace-verkstad.

– När mamma körde för fullt året innan Emil började, då skruvade vi nog ur och i fyra motorer och växellådor bara åt henne den säsongen, minns Hampus.

Genom eget mekande och föräldrars och vänners erfarenheter som de tagit till sig, så har Enner-bröderna nu sorterat ut vad som gör en gammal Saab till en vinnare på folkracebanorna. ●



Simons Sportssystem - www.simons.se

En racing

Världen är full av tappade sugar, det är lätt att ge upp när tillvaron kantas av motgångar. Så finns det de som växer av att ha det motigt. Norton Andreasson plöjer på mot målet genom corona, krascher, haverier och dålig ekonomi. Han tillhör världseliten i karting och målet är förstås Formel 1.

AV GUNNAR LJUNGSTEDT (TEXT)

KEL SPORTINPHOTO



förarens uppväxt

Jag har suttit vid det här köksbordet i Nyköping förr, men då var killen på andra sidan bordet avsevärt mindre än nu. Ett ungt framtidslofte med en utstakad plan framför sig.

Idag är Norton Andreasson (född 2005) fortfarande ung och ett framtidslofte, men med mycket mer rutin och skinn på näsan. Och planen, den är fortfarande densamma. Formel 1 är det yttersta målet, även om han ser på möjligheterna och problemen med realism.

Medan pappa Johan Andreasson försöker få liv i kaffemaskinen funderar vi på hur länge sedan det var Bilsport Rally&Racing hälsade på senast. Vi kommer fram till att det var för fem år sedan.

Då var Norton tio år och redan ordentligt rutinerad med bland annat tävlande i Las Vegas i bagaget. Som sagt, ordentligt rutinerad. Då. Gissa hur mycket mer rutin han har hunnit samla på sig under ytterligare fem års tävlande och tränande i världseliten?

De senaste åren har kartingsporten utvecklats snabbt. Ribban höjs underifrån hela tiden, årskull efter årskull blir vassare och vassare. Den som var snabbast i sin klass för ett par år sedan och nu har gått vidare uppåt i klasserna, skulle troligen inte kvala topp tio i samma klass idag.

Är det ens möjligt att göra en kort sammanfattning av vad som hänt sedan sist?

– Vi körde med Tegnely från Stockholm, minns Norton. Med Praga. Då, 2016, var det mest i

Sverige, vi hade tränat i Italien men inte kört någon tävling än. Laddade för ett race i Italien på hösten.

På sommaren blev Norton tvåa på SM.

– Det var ju SM och Italientävlingen vi satsade på, i oktober åkte jag min första tävling i Italien.

EN TILL VEGAS-RESA följde i november 2016 och efter Italiensracet blev man sålda på Italien och åkte dit på vintern. ▶



Ingen gillar covid-19, men Norton Andreasson har utnyttjat tävlingsstilleståndet till att komma ikapp träningsmässigt, ofta på helt tomma banor på kontinenten.

FOTO: UMBERTO FRAENKEL, SPORTINPHOTO



– Då bytte vi märke också, till Formula-K, och satsade mer på just Italien. Vi körde två-tre tävlingar.

– Vi åkte ner dit och körde bara de banorna vi hade nytta av, fyller pappa Johan i. Egentligen är det en löjlig saga, allt vi siktade på har vi uppnått. Vi åkte inte runt och harvade i små serier hemma, vi åkte den där Merca-bussen fram och tillbaka till Italien.

– Vi gjorde allt för att bli bäst, påpekar Norton.

– Den första bussen körde vi 4.000 mil med fram och tillbaka till Italien, minns Johan. Med egna grejer och ett litet tält. Till slut var vi så bra att vi fick stå gratis i andras tält och mer eller mindre låna motorer till självkostnadspris.

I början av 2017 körde Norton J60.

– Fick ett podium i Italien i maj, berättar Norton. Efter det racet fick vi ett par erbjudanden.

– Då fick vi massor med mejl från team som ville att vi skulle fortsätta köra den klassen för dem i Italien, säger Johan. Men då hoppade vi av den klassen. Vi sket egentligen i att skörda de framgångarna, vi gjorde det ännu svårare genom att hoppa upp en klass.

Nu kom Norton upp i OKJ där Joakim Ward hade material.

– Då hade vi visat tillräckligt mycket jävlaranamma och till-

”Då åkte vi dit och testade när allt var stängt, jag tror vi var åtta stycken på planet.”

räckligt med fart för att kunna låna grejer, berättar Johan och nämner att Norton fick en väldigt bra deal med Ward.

Ward blev familj, Johan och Norton hjälper andra familjer i gänget.

– Norton är lite mentor åt de ungar som är i den åldern han var när han började, berättar Johan.

NU ÄR VI PÅ 2018 och SM-brons efter att ha blivit etta i J60 2017. Attityden har hela tiden varit att ge sig på svårare utmaningar så fort framgångarna kommit i en klass.

– Brons där, silver förra året och guld i år, minns Johan.

Våren 2018 gick det bra för Ward. Norton körde Super Master Series och fick erbjudande från Kart Republic

– Vi fick börja med ett test på Garda, berättar Norton. Jag och Dexter Patterson, 2017 års världsmästare i Junior, han körde Senior men tränade i Junior för att ha en referens mot mig. Vi matchade honom på testet och även Gabriele Mini som var bäst då.

– Gabriele är svinbäst i formelbil nu, menar Johan. Alla de här som går till formelbil nu är de vi tävlade mot förr. Vi har mött alla, så det är ganska intressant för oss.

Ett par timmar efter testet fick Norton ett mess om att skicka in overallstorlek, licens och namn för att köra VM. VM gick okej, trots att han bröt i final.

– Snabbaste varv och event record på den tävlingen, berättar Norton. Men vi bröt efter en krasch med min nya teamkompis.

Hur tar man alla motgångar man inte kan styra över, rent mentalt? Om du står i en final och det skiter sig för en krasch?

– Motorhaverier och sådant är värre. Som förra tävlingen på Garda då jag låg femma i förfinalen när motorn havererade, det är värre att ta än en krasch.

– Det sjuka i den här klassen är att i Junior är de 100 startande, i den här klassen är de 80, fortsätter Johan. Formel 1 är 20 man, STCC är 12 man. Det finns inget mästerskap i världen som är hårdare.

Hur är nivån då? I Formel 1, som ändå är den proffsigaste

varianten av banracing, är skillnaden mellan bäst och sämst ganska stor. Är det så här också?

– Det är det det inte är, förklarar Johan. När någon kör om i Formel 1 är det för att just då är hans bil så jäkla mycket bättre, det är aldrig någon som kör om tillbaka. Det är aldrig någon kamp. Men i kartingen kan man säga att om det är ett startfält på 80 så är 60 bra och resten lite wild card och nybörjare. Bredden är minst fyrdubbel mot all annan motorsport!

– Egentligen vinner aldrig någon två tävlingar på raken, menar Johan. Det händer aldrig. I Formel 1 är det egentligen alltid samma gubbe som vinner.

DET ÄR SVÅRT att förstå hur tight det är i karting. Fjölårsmästaren skulle troligen inte ens vara topp 20 nästa år.

– De kommer så snabbt underifrån och är i princip färdigutbildade och behöver inte mer än två-tre race innan de är inne i det, säger Johan.

Var är vi på tidslinjen nu, fortfarande 2018 va?

– Vi körde Kart Republic till SM 2019, berättar Norton. Med Kart Republic fick vi egentligen inga resultat, det gick bara bra i början.

– Det funkade sämre året efter tack vare att däcken ändrades, säger Johan.

– Min körstil och min kroppslängd passade inte, menar Norton.

– Hos Ward hade vi support i Sverige men hos Kart Republic hade vi ingen support på SM, förklarar Johan. Vi kom till SM med eget chassi, egen motor och ett 3x3-tält. Men vi räddade ett silver i alla fall. Veckan efter var vi tillbaka i Ward, då funkade allt perfekt igen.

Till SM 2019 körde Norton OK och efter det tränade han mycket i Italien inför en tävling på Garda.

– Det gick bra, jag startade fyra i finalen efter att ha blivit tvåa i semifinalen. I finalen blev jag nia efter en dålig start och slutade serien sexa totalt före både junior- och seniorvärldsmästarna i min första serie i OK.

Våren 2020 fick Norton en italiensk mekaniker som det funkade bra ihop med. Sedan kom corona ...

– Mitt i en serie som heter WSK Super Master, minns Norton och berättar att han fastnade i Italien när gränserna stängdes.

I stället för att hänga läpp gjorde man det enda raka – tränade, tränade och tränade. Norton och teamkompisen Bedrin pushade varandra hela tiden och slappnade aldrig av med några halvdana pass.

– Det gjorde oss båda väldigt bra, slår Norton fast. EM skulle



FOTO: THOMAS LINDBERG

VM-tävlingen i Portugal första helgen i november var inte rolig, och slutade med inblandning i krascher i tre heat av tre, med en ambulanstur i sista omgången.

börja i Spanien, då åkte vi dit och testade när allt var stängt, jag tror vi var åtta stycken på planet.

EM BÖRJADE bra med en andraplats i kvalet, exakt på tusendelen lika som han som tog pole.

– Jag startade etta i alla heat utom ett, berättar Norton. Två heatsegrar, sedan bröt jag ett heat som gjorde det mycket svårare att vinna. Startade finalen som tia, var uppe på sjätteplats men blev uttryckt vid en omkörning och var nere på 29:e och slutade finalen som 20:e.

Tillbaka till Italien. I finalen kom Norton på 13:e plats.

– Sista tävlingen gick i Tyskland, det gick bra, jag kvalade fyra, gick bra i alla heat, startade finalen från

ruta sex och kom i mål som 11:a. Totalt 12:a i EM-serien.

I en tävling på Garda körde Norton upp sig från 29 till åtta och det är där vi är nu, när vi sitter runt köksbordet den 30 september. Det som är kvar på säsongen är VM i Portugal 6-8 november, vilket är kört när detta skrivs och det kommer vi tillbaka till.

Efter VM väntar lite tävlingar i Italien, massor av träning, en hyrkartcup för sponsorer hemma i Nyköping och dessutom har man tagit över den lokala hyrkarthallen.

Hur långt fram kan man ligga i planering, vet du hur framtiden ser ut en vecka, en månad eller ett år framåt?

– En månad fram, menar Norton.

– Mentalt har vi två-tre månader, hävdar Johan. Det som skulle kunna ändra något är extern hjälp, ett managementbolag eller någon som har en idé om Norton inför framtiden, en fabriksförarsits till exempel.

Förra gången vi sågs hade pappa Johan en mycket större roll i Nortons karriär än nu. Även om han fortsatt är enormt involverad är det inte riktigt som förr. Med Norton under ett professionellt teams vingar blir det tid över till annat.

– Jag hjälper teamet i Sverige lite grann, berättar Johan. Letar upp talanger som är där vi var för fyra år sedan, muntrar upp familjer och kommer med tips på hur man ska gå vidare.

HUR KÄNNS formkurvan, var är du idag och vad har du kapacitet till? Har kurvan varit linjär eller har det varit svackor?

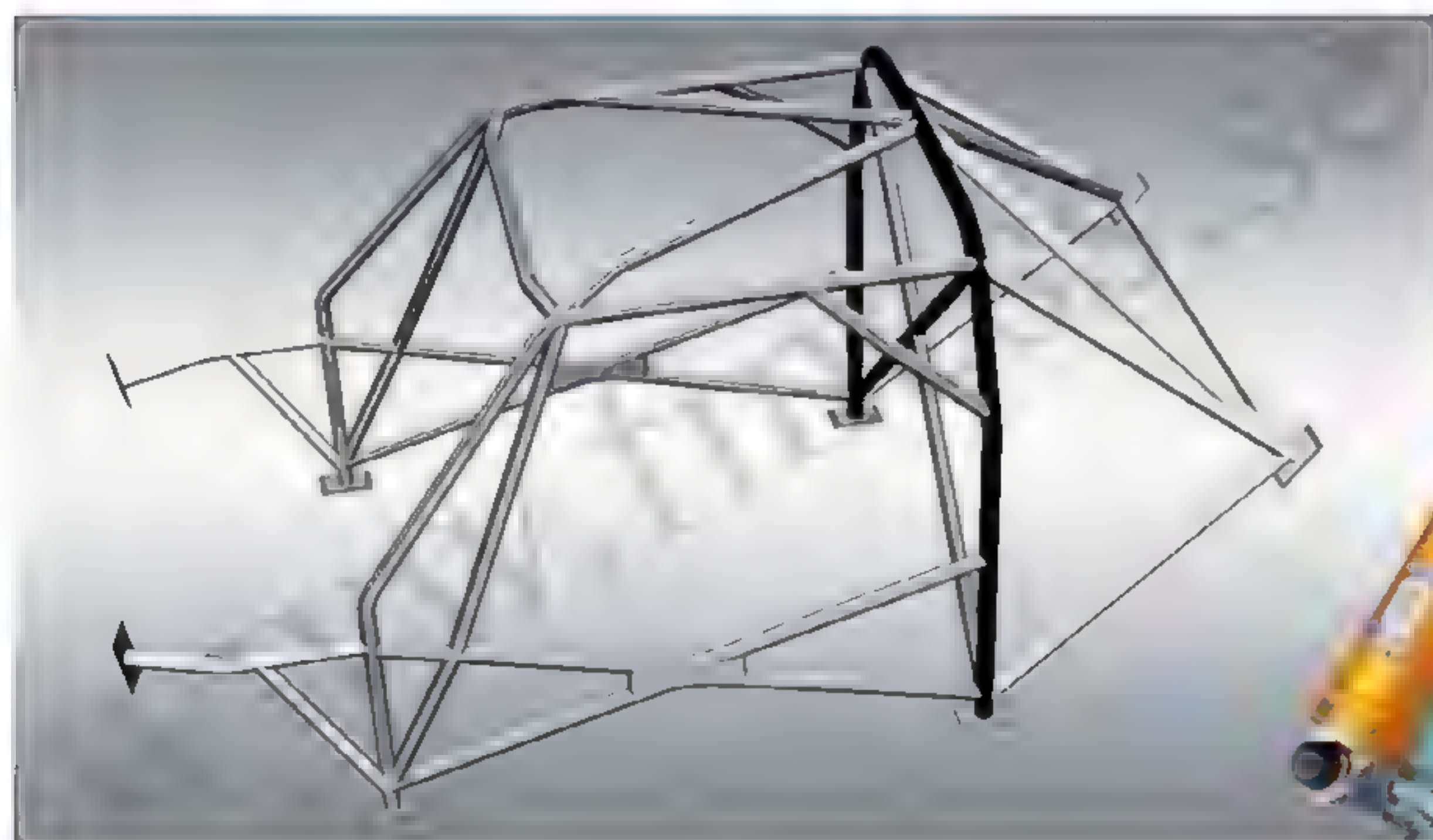
– Jag tycker att jag är bra, hävdar Norton. Men jag tycker att jag kan bli bättre. Som jag själv känner har det hela tiden gått uppåt, men resultatmässigt var det en svacka i KR med nya däcken. Enligt mig, hur jag kör, racing, kval, fokus och mentala delen, så skulle jag säga att det går uppåt och uppåt hela tiden.

– Våra huvuden har aldrig sviktat, fyller Johan i. När vi åkt hem från Italien har vi knutit nävarna hårdare i byxfickorna och jobbat



**Försäljning
Servicecenter**

**Rörbärarmar
Flockning
m.m**



Skyddsburar: Byggsatser, Certifierade burar



Snabba fakta

NORTON ANDREASSON

Född: 2005-05-19.

Bor: Nyköping

Familj: Pappa Johan, mamma Linda och hunden Rocky.

Yrke: Går i skolan.

Hobby: Gokart.

Klubb: KAK Motorsport.

Musiksmak: Eddie Meduza.

Läser: Racecar Engineering.

På nätet kollar jag: Mina gamla race.

Äter helst: Pasta Carbonara.

Dricker gärna: Coca-Cola.

Tre favoritprylar: Gokart, motor och förgasare.

Tävlingsdebut: Södertälje 2010.

Antal tävlingar: Ungefär 15-20 per år.

Favorittävling: EM-deltävling 1 2020, Zuera, Spanien (delad pole position).

Sportslig framtidsdröm: F1!

Styrka som förare: Koncentration och jämna tider.

Kan jag bli bättre på som förare: Finaler.

Sponsorer: Hela Nyköping och lite till, och så klart Ward Racing

Äpplet har inte fallit långt från päronträdet, pappa Johan Andreasson. Johan har levt i motorsport hela livet vilket givit Norton en kickstart, men nu är han självstående.



► ännu hårdare. Formkurvan går efter hur mycket vi tränar och kör, man kan aldrig bli sämre på att köra.

Men formkurvan måste ju matchas mot konkurrenternas formkurvor också, annars hänger man inte med.

– Vi placerar fler och fler gamla konkurrenter bakom oss varje gång, slår Johan fast. En dålig dag blir man omkördd av ett par stycken, och en bra dag spöar vi vem som helst i hela världen.

– Heaten är ju alltid mot minst en av de bästa, menar Norton. Man kan säga att topp sex i heaten är fruktansvärt bra.

HÄR KOMMER VI IN på ett problem som bland annat visade sig i EM. Eftersom bara topp 15 får poäng så har ingen utanför topp 15 något att förlora.

– De har noll press och åker bara rätt in, suckar Johan. De skiter i bestraffningar och skiter i om de hamnar i gräset själva, det gör att topp 15 blir så fruktansvärt tufft.

I kvalheaten är det stor skillnad, där kör man för placeringar och poäng inför finalen.

– Det är mer drumlar i finalen och man tänker sig för i heaten, förklarar Johan. När folk tänker sig för har den som är snabb en fördel – och där har vi en fördel.

Johan passar på att ge lite kritik till alla kartingfarsor som

”Jag vill jobba inom motorsport, som förare, och vill försörja mig som det.”

vill matcha fram sin unga talang. Han visar en film på när Norton får en ordentlig uppsträckning av sin italienska mentor, det är ord och inga visor.

– Det kan låta som skäll men det är en tillrättavisning, berättar Johan. Om en timme när han ska ut igen så ska han komma ihåg det. Men sådär säger aldrig en förälder, en förälder letar alltid felet någon annanstans. Man vill inte utbilda föraren, man vill hitta bättre material.

HUR ÄR DET för en lugn timid skolpojke från Nyköping att komma ut i världen där det är stimligt och någon italienare gapar på en, det måste vara en jänkla kulturkrock?

– Man blir van, du blir en av dem, berättar Norton. Man blir som en familj, för mig är det inga konstigheter.

Du känns ganska lugn och lågmäld. Behöver man kunna bita ifrån, eller är det bra att vara lite lugn?

– Det finns för- och nackdelar med allt. Ibland måste man

kunna säga ifrån, men jag tror det är bra att vara lugn också.

Det är en viss kontrast från 3x3-tältet och Merca-bussen. De stora teamen håller minst samma storlek som ett bättre STCC-team.

– Fast det är 40 team i depån, menar Johan. Ner till småteam, men ett litet team är fortfarande ett 10x20 meterstält. Alla som tillverkar en gokart har ett team där, det är en huggsexa om kunderna, de vill ju sälja ett paket.

NORTON HAR ALLTID kört utan kontrakt, något som kommer ur att ekonomin inte funnits men som Johan även ser som en fördel.

– Det har gjort att vi inte har någon press. De som skriver på ett stort teams kontrakt med full test, alla förtävlingar och allt, då är det 250.000 euro för en säsong, plus resor, hotell och sådant. Ingenting säger att det till 100 procent ger frukt, talang går inte att köpa, du måste tillföra talang till paketet.

Sedan coronan kom in har bollen rullat åt Nortons håll, helt plötsligt kom han ifatt tränings-

mässigt. När andra satt hemma var Norton och tränade på tomma banor.

– Vi i vår lilla bil, vår bubbla, tyckte att vi var säkra där, berättar Johan. Och banorna vi tränade på var vi själva på, alla var ju livrädda.

OM MAN INTE kan planera så länge är det förstås svårt att veta vad nästa steg blir, men vad vill du att nästa steg ska vara?

– Just nu vill jag fokusera bara på karting, hävdar Norton. Men det enda steget jag egentligen kan ta efter det är Formel 4 om jag vill till Formel 1, vilket jag vill. Då behövs det resurser, så det är inget vi kan bestämma själva.

Är formelbil enda alternativet?

– Det är min dröm, men jag håller alla dörrar öppna. Jag vill jobba inom motorsport, som förare, och vill försörja mig som det.

Nå, tillbaka till årets VM, som gick efter intervjun. Hur det gick? Katastrof. Regn med endast två träningspass och massiva krascher i tre av tre heat. Sista kraschen slutade med helt skrotad kart och en ambulans-tur, efter det hoppade man över fortsättningen för att inte riskera resten av årets tävlingar.



En dålig helg på jobbet, helt enkelt. Om det lägger sordin på stämningen? Knappast, är det något Norton kan så är det att fokusera framåt på nästa utmaning. ●



Vardagen för en förare som vill avancera är att lägga varv. Tusentals varv, i alla väder. Regnar det? Spelar ingen roll, det är bara ut och nöta varv. Mil i ryggen betyder allt.

FOTO: UMBERTO FRAENKEL, SPORTINPHOTO

Följ oss på sociala medier!

  @Autoracing

AUTORACING



ALLT INOM MOTORSPORT & PERFORMANCE

Vi tillhandahåller prestanda produkter till din gatbil likväl som säkerhet, utrustning och reservdelar för föraren, teamet eller tävlingsbilen.

VI HJÄLPER DIG MED DET DU BEHÖVER VIA WEBBEN,
SÄLJAVDELNINGEN ELLER I VÅR FYSISKA BUTIK I SPÅNGA.

AUTORACING.SE



Autoracing

Kälvestavägen 104-110, 163 54 SPÅNGA



T: 08-474 50 70

E: order@autoracing.se

**SVENSK
BILSPORT** 

Partner till Svensk Bilsport

Sveriges smartaste bilförare är utsedd

● **ÅRETS SÄSONG** av "Sveriges smartaste bilförare" startade vecka 44 i år och har organiserats runt fyra "heat", vart och ett under en vecka. Under varje deltävling har vardagsbilister runt om i Sverige deltagit med sina privata bilar och fått sitt körbeteende bedömt och poängsatt. Under det sista heatet stod det klart att trafikläraren **Henrik Berglund** från Trollhättan är den smartaste föraren av alla deltagarna i Sverige. Henrik vann genom att köra med en säkerhetsnivå som mindre än en procent av Sveriges befolkning når upp till i dagsläget.

– Det känns otroligt bra att kamma hem den här segern. Jag jobbar med bilkörning och analyserar körmönster dagligen. Tävlingsappen har både hjälpt mig och mina elever att förstå vad säker och miljö säker körning innebär. Personligen var min största utmaning att undvika bromsen, säger Berglund.

Under den svenska utmaningen har deltagarna på mindre än fyra veckor förbättrat sitt körsätt och bidragit till 11,73 procent CO2-besparingar samt kört med en risknivå som är 30 procent lägre än genomsnittet.

– För oss som idrottsförbund känns det bra att vi med den moderna teknologin nu kan erbjuda en bilsporttävling där alla med körkort kan vara med. Jag tycker om det här konceptet och tror att fler länder kommer följa efter när de ser hur det här kan användas som ett sätt att bygga förbundets varumärke mot en bredare målgrupp genom en tävling som också är för en bra sak. Att lära oss att köra säkrare och mer miljövänligt, säger **Anna Nordkvist**, vd på Svensk Bilsport.

Projektledare för tävlingen är **Tina Thörner**.

– Vilket fantastiskt engagemang svenska bilförare visat med Svenska Bilsportförbundet och vår bilsportelit i spetsen. Tävlingen har verkligen bevisat att det går att förbättra vägmiljön. Jag är peppad inför nästa säsong och hoppas se fler företag och organisationer engagerade, säger Thörner.

Bakom den tekniska lösningen står det svenska bola-

get Greater Than som med sin AI-baserade analys och app beräknar varje deltagares körmönster i realtid och poängsätter det i förhållande till CO2-utsläpp och nivå av trafiksäkerhet.

Tävlingen bygger på Internationella bilsportförbundets satsning för en säkrare trafikmiljö, där konceptet FIA Smart Driving Challenge är världens första tävling i smart, säker och miljövänlig körning. Som vinnare av "Sveriges smartaste bilförare" har Henrik Berglund kvalificerat sig till den internationella finalen.

– Det känns väldigt bra att vara med i den globala finalen. Jag känner **Andreas Widell** som var med i finalen förra året. Målet är förstås att slå honom, avslutar Berglund.

Mer information om "Sveriges smartaste bilförare" finns här, www.sverigessmartastebilforare.se.



SM-säsongen avslutas virtuellt

● **SM VIRTUELL** racing powered by Porsche avslutar Svensk Bilsports SM-säsong 2020 med final tisdagen den 15 december. Ett SM där alla har kunnat vara med. Det svenska mästerskapet körs i simulatorspelet iRacing, med Porsche 911 GT3 Cup-bilar.

Inför finalen har tre deltävlingar körts. Konceptet har varit öppen kvalkörning inför varje omgång. Därefter har de 50 bästa tiderna gått vidare till den livesända deltävlingen. Där har två semifinaler körts där de 15 bästa från varje semifinal har fått köra finalracet där de tävlande samlar poäng i mästerskapet.

– Vi är stolta att vara huvudpartner till ett svenskt mästerskap. Förra året arrangerade vi Porsche Esport Carrera Cup Scandinavia och fick bra respons för tävlingen, säger **Sanna Strömbäck**, marknadschef Porsche Sverige.

Samtliga deltävlingar livesändades från ESEN studio i Bromma och har kunnat följas på Svensk Bilsports egen webbkanal, sbplay.se och Svensk Bilsport på Facebook. Så också finalen den 15 december.

– Vi ser att intresset ökar för virtuell bilsport och livesändningarna vi genomfört under året. Att vi nu tillsammans med Porsche kan avsluta säsongen med ett SM är ett kvitto på att bilsport kan upplevas på flera sätt, både som förare och tittare, säger **Niklas Falk** från Svensk Bilsports virtuella utskott.

Arrangörsförening för finalen är KAK.

– Vi tycker det ska bli jätteroligt att arrangera denna SM-tävling tillsammans med Porsche Sverige och Svenska Bilsportförbundet. Vi tror mycket på virtuell bilsport som växer för varje år, säger KAK:s generalsekreterare **Jessica Bjurström**.

För de tävlande har det funnits fina priser att köra om förutom SM-medaljer och äran.

I prispotten inför finalen finns två simulatorriggar från SRD, två kompletta rattpaket från Fanatec och möjligheten att genom Autoracing vinna en stol, eller handskar och mössa från Sparco.

Och SM-vinnaren kan förbereda sig för en upplevelse utöver det vanliga med deltagande på Porsche Experience där han eller hon kommer få möjlighet att i verkligheten uppleva Porsche.

– Vi kände att vi ville brygga över från det virtuella till det verkliga för segraren och få möjligheten att njuta av våra bilar under roliga förutsättningar. Och då passar vårt event-koncept Porsche Experience perfekt, säger Sanna Strömbäck.

Ingen Bilsportgala 2021

● **SEDAN 2004** har förlaget Albinsson & Sjöberg och Svenska Bilsportförbundet tillsammans genomfört Bilsportgalan vid 14 tillfällen.

Bilsportgalan är, och har varit, årets stora fest för svensk bilsport då alla sportgrenar får chans att mötas och fira föregående säsongers framgångar.

Bilsportsäsongen 2020 kom att se annorlunda ut på grund av covid-19-pandemin.

Hela samhället lever just nu under restriktioner och rekommendationer från Folkhälsomyndigheten. Detta ska naturligtvis vi också förhålla oss till på bästa sätt. Därför har beslut tagits om att inte genomföra någon Bilsportgala i början av 2021.

Svenska Bilsportförbundet har

under året delat ut mästerskapsmedaljer i samband med vissa grenars mästerskapsfinaler. De grenar som inte fått sina medaljer, samt de förtjänsttecken som ska delas ut, kommer att försöka delas ut. Mer information kommer när vi vet möjligheterna utifrån rådande restriktioner under första halvan av 2021.

Covid-19-pandemin har naturligtvis även haft inverkan på arbetet med Bilsport Awards.

Sedan 1997 har tidningen Bilsport (Albinsson & Sjöberg) premierat Sveriges främsta talanger i olika bilsportgrenar genom Bilsport Awards.

Under säsongen 2020 har inte alla bilsportgrenar kunnat genomföras fullt ut vad gäller serier och mäster-

skap. Därför har förlagsledningen hos Albinsson & Sjöberg beslutat att pausa utdelningen av Bilsport Awards ett år.

Svenska Bilsportförbundets styrelse har också beslutat att inte utdela förbundets utmärkelser: Årets Bilsportare, Bilsportledare, Ungdom, Ungdomsledare och Klubbledare samt Resestipendium, Miljöpriset och Bertils Kanna för 2020.

Givetvis är förhoppningen och målsättningen att återuppta både Bilsportgalan, förbundets utmärkelser och Bilsport Awards efter säsongen 2021.

Det viktigaste för såväl Svenska Bilsportförbundet som Albinsson & Sjöberg är folkhälsan och att vi på olika sätt kan bidra till att minska smittspridning.

Besked om kompensationsstöd

● **NU HAR BESKED** om summan av kompensationsstöd för perioden juli-september presenterats. Stödet baseras på hur stor förlust som föreningen har gjort i förhållande till sin omsättning.

– Idrottsföreningarna har ända sedan i mars gjort fantastiska insatser för att ta ansvar för minskad smittspridning och samtidigt försökt hålla igång så mycket aktivitet som möjligt trots att de också kämpat med ekonomin. Sverige behöver ledare och förtroendevalda i idrottsrörelsen som orkar hålla i och hålla ut genom pan-

demin för folkhälsa och gemenskap över gränser – oavsett ålder och ambitionsnivå. Det kommer att krävas extraordinära insatser även under 2021 och därför ser vi behov av minst två miljarder i ytterligare stöd under nästa år, säger **Björn Eriksson**, ordförande Riksidrottsförbundet.

Stödet ska kompensera uteblivna intäkter och kostnader för evenemang som föreningen inte kommer undan under perioden 1 juli till och med 30 september. En bärande princip för stödet är att förlusten jämförs med fören-

ingens omsättning. Det genomsnittliga stödet till föreningar är 44 procent av ansökt belopp.

Variationen av de ekonomiska konsekvenserna är stora och därmed också stödet för varje förening.

– Vi har många mindre föreningar som kanske inte har förlorat så många kronor, men dessa kronor är i flera fall en stor del av deras totala omsättning. De som behöver mest hjälp har också fått störst stöd procentuellt sett i förhållande till den ekonomiska förlusten, säger Eriksson.

På rf.se finns hela listan.



Ännu en SM-vecka måste ställas in

● **SM-VECKAN**, ett idrottsevenemang skapat av Riksidrottsförbundet och SVT för att lyfta svensk idrott på bästa sändningstid. En sportvecka som dragit från stad till stad likt ett nationellt OS. Sommarveckan 2019 i Malmö lockade 3.500 deltagare för att kämpa om 295 guldmedaljer. Hela 43 idrotter fanns representerade.

Därefter tvingades SM-veckorna 2020 ställas in på grund av coronapandemin. Och i mitten av november när covid-19 tog ny fart i världen togs beslut om att även ställa in SM-veckan vinter 2021 i Borås.

– Vi hoppades in i det längsta att få bjuda vår stora tv-publik på denna idrottsfest men i det kritiska läge vi som land befinner oss i tvingades vi fatta detta nödvändiga beslut tillsammans med Riksidrottsförbundet och värdstaden Borås, kommenterar SVT:s sportchef Åsa Edlund Jönsson.

För Svensk Bilsport är SM-veckorna ett enormt skyltfönster. Flera olika grenar har varit med under åren där rally varit en röd tråd som efterfrågats både av publik och SVT. Sändningarna från bilsportens medverkan i SM-veckan ligger alltid med i toppen när tittarsiffrorna redovisas och oftast högst upp i SVTplays tittarsiffror.

– Naturligtvis ett tråkigt beslut. Arrangörerna har lagt ner mycket tid och planering. Tråkigt också att vi inte får möjlighet att visa upp bilsporten som vi brukar för de sportintresserade tittarna. Men situationen är som den är just nu och hälsan och stoppande av smittspridningen går naturligtvis först, säger **Jörgen Ekwall**, Svensk Bilsports projektledare för SM-veckan.

Näst på tur är Halmstad som står värd för SM-veckan sommar 30 juni-6 juli 2021 och Piteå för SM-veckan vinter 23-29 mars 2022.

Licensutskick till din e-postlåda

● **RUNT DEN 10 december** skickas det årliga licensutskicket ut från Svensk Bilsport. Här finns en hel del matnyttig information och en liten påminnelse om att förnya din licens inför kommande säsong.

I mejlet kommer även den digitala PDF-tidningen Pole Position att finnas med. En tidning fylld av nyheter, reportage och erbjudanden från förbundets partners. Missa inte det.

Officiellt från sbf.se

Vecka 44

Inga officiella meddelanden.

Vecka 45

Racing

Inställd Isrixdag

Med anledning av ökad smittspridning och ett rent generellt allvarigt läge i landet med skärpta restriktioner som följd, har Racingutskottet beslutat att ställa in den förestående isrixdag kommande lördag 7 november i Skellefteå.

Vi hoppas kunna genomföra isrixdagen, då möjlighet medges, vid senare tillfälle.

Vecka 46

Inga officiella meddelanden.

Vecka 47

Dragracing

Regler 2021-2023

Följande regler för dragracing publicerades den 18 november 2020:

- Tävlingsregler 2021
 - Tekniska regler 2021
 - Tekniska regler Junior Dragster 2021-2022
 - Tekniska regler Super Street, Super Gas och Super Comp 2021-2023
 - Tekniska regler Säkerhetsindelning ET 2021
- Du finner de publicerade reglerna här: <https://www.sbf.se/Regler/Dragracing/>.

Rally

Mästerskapsregler 2021

Följande regler för rally publicerades den 18 november 2020:

- Mästerskapsregler SM Rally 2021
 - Mästerskapsregler SM Rally Sprint 2021
- Du finner de publicerade reglerna här: <https://www.sbf.se/Regler/Rally/>.

Vecka 48

Inga officiella meddelanden.

Tävlingskalender

Kalendern är preliminär för perioden 11 december 2020 – 5 april 2021.

För utförligare information, se tävlingsinbjudningarna eller www.sbf.se

OBS! Den aktuella samhällssituationen med spridning av coronavirus gör att många tävlingar och evenemang under vintern 2020/2021 ställs/ställts in eller flyttas/flyttats fram i tid.

Ta därför kontakt med respektive arrangör innan du planerar att delta i, eller besöka en tävling som åskådare.

Den här tävlingskalendern baseras på ansökta tävlingar registrerade hos SBF fjärde veckan i november 2020.

Folkrace

- 12 dec**, Luciaracet, Jönköpings MK
- 23 jan**, Vintertävlingen, Borlänge MK
- 23 jan**, Midvinterracet, Hällefors MK
- 30 jan**, Vintercup 1, SMK Hälsinge
- 13 feb**, Vintercup 2, SMK Hälsinge
- 20 feb**, Andra Chansen, Borlänge MK
- 27 feb**, Vinterracet, Malungs MK
- 27 feb**, Vinterracet, Likenäs MK
- 19-20 mars**, Våffelracet, Eskilstuna MK
- 20 mars**, Ö-Racet, Tjörns MF
- 26-27 mars**, Stockrace 40 år, Västerås MS
- 27 mars**, Vårfejten, Skillingaryds MK
- 1-2 apr**, Påskracet, Vimmerby MS
- 2 apr**, Äggsprinten, Skövde MK
- 2 apr**, Påskracet, Varbergs MK

Radiostyrt

- 12 dec**, Lusseracet, Borås MRK
- 28 feb**, Elbilsrace, Wäxjö MS

Rally

- 7 jan**, TUSS, Films MK
- 16 jan**, Hälsingerallyt, SMK Hälsinge
- 16 jan**, HälleRundan, Hällefors MK
- 23 jan**, Skutskärsratten, Skutskärs MS
- 29-30 jan**, Tierpsrundan, MK Tierp
- 29-30 jan**, Trötängsprinten, Härjedalens MS
- 31 jan**, Rally, Ludvika MS
- 6 feb**, Gestrikekannen, Järbo MK

- 6 feb**, MidvinterSprinten, Hällefors MK
- 7 feb**, Valöpokalen, Östhammars MK
- 7 feb**, Långviksmon Runt, Ömsköldsviks RK
- 13 feb**, Rally Sweden Historic, Föreningen Svenska Rallyt
- 20 feb**, Vinterpokalen, Sandvikens MK
- 20 feb**, Utrikesrundan, MK Nordjämten
- 26-27 feb**, North Rally Boden (SM), NMS Boden
- 27 feb**, Tractive Winter Rally, SMK Dala Falun
- 27 feb**, Kärleksstigen, Ragundadalens RC
- 28 feb**, Hasselasvängen, SMK Hälsinge
- 6 mars**, Skutskärsratten, Skutskärs MS
- 6 mars**, Rally, Almunge MK
- 6 mars**, Jämnatta Jämtlands MK
- 12 mars**, Bilmetro Motorshow, Sandvikens MK
- 13 mars**, LBC-Ruschen, Lima MS
- 13 mars**, Ömskölden, Ömsköldsviks RK
- 27 mars**, Motor-events Sprinten, Tjörns MF
- 28 mars**, TUSS, Kullings MS
- 2-3 apr**, Energikontrollsprinten, Norrköpings MK
- 2 apr**, TUSS, Norrköpings MK
- 2 apr**, Silversprinten, Älmhuts MK
- 5 apr**, Påsksprint (SM), Jönköpings MK

Drivers Open

- 7 feb**, Falköpings MK
- Uthållighet**
- 20 mars**, Bergbycupen, Films MK

SVENSK BILSPORT

Adress:

**Svenska
Bilsportförbundet**

Box 705

191 27 Sollentuna

Tel: 08-626 33 00

Besöksadress:

**Bergkällavägen 31A
Bredden, Sollentuna**

E-post:

mailbox@sbf.se

Bankgiro: 5884-662

Generalsekreterare/VD

Anna Nordkvist

08-626 33 13

anna.nordkvist@sbf.se

Marknadschef

Jörgen Ekwall

08-626 33 11,

jorgen.ekwall@sbf.se

Kommersiellt ansvarig

Peter Lindkvist

08-626 33 06,

peter.lindkvist@sbf.se

Ekonomi/

administrativ chef

Mats Ekblad

08-626 33 07,

mats.ekblad@sbf.se

Ekonomiassistent

Annika Vinberg

08-626 33 01,

annika.vinberg@sbf.se

Administratör – Licens

Tomasz Nowakowski

Licens: 08-6263305

licens@sbf.se

Administratör – Klubb och Tävl

Kurt Lennart Jönsson

08-626 33 09,

kurt.jonsson@sbf.se

Teknikansvarig

Pär Karlsson

08-626 33 03,

par.karlsson@sbf.se

Administratör – Teknik

Janina Strömquist

08-626 33 14,

janina.stromqvist@sbf.se

**PR och Kommunikations-
ansvarig**

Sören Emmervall

08-626 33 17,

soren.emmervall@sbf.se

Administratör – IT

Hans Ericson

08-626 33 15,

hans.ericson@sbf.se

Förbundskapten

Pier Steffansson

08-626 33 50,

pier.steffansson@sbf.se

Utbildningsansvarig /

Idrottslyftet

Disa Glaser

08-626 33 02

disa.glaser@sbf.se

Rekryteringsprojekt

– Bilsport on Tour

Lars Jonsson

08-626 33 08

lars.jonsson@sbf.se

Gashäng kan ha



Ofrivillig fullgas gav klasseger i B-förare 2WD

• **RALLY- OCH** fotbollsintresserade östgöten **Emil Johansson** kör lastbil till vardags och bedömer att han avverkat fler än 150 tävlingar.

Sedan förra året håller han sig med en potent Volvo 940 med Weber 48-bestyckad 2,5-litersmaskin från Kenneths Motor i Motala.

Sellholm har levererat MPG-ladan, diffen och de främre stötdämparna. Bak sitter Bilstein-dämpare i en wattlek-

upphängning. Utväxlingen är 5,13:1 och frambromsarna kommer från AP. I kryddblandningen ingår även Revolution-fälgar som beroende på dagsform och förutsättningar kläs med däck från Kumho eller Pirelli.

Den här dagen var hemmaföraren Emil och hans co-driver **Andreas Andersson** verkligen på akumör. Men de mötte seriöst motstånd från Vara MK:s VW Golf-duo **Viktor Johansson** och **Fredrik Palm**.

Efter två sträckor låg de båda exakt lika i resultatlistan och delade första plats i B-förare 2WD. När tredje sträckan var avklarad hade Johansson ett övertag med blott en tiondel av en sekund.

– Vi kollade inga tider under dagen, och det var nog tur eftersom det var så jämnt, förklarade han.

På sista sträckan ville Emils Volvo 940 mer än Emil själv. Här hängde sig

nämligen gasen i bilen vilket gav en vädlig färd i högsta tempo. Men lastbilschauffören lyckades tygla den ursinniga Volvon och klättrade upp från total 22:a till 16:e plats i mål, och klassegade med 4,7 sekunders marginal till Viktor.

Efteråt var Emil och Andreas, samt deras mekaniker **Anders "Bumpa" Johansson** mycket nöjda.

– Bästa skogstävlingen i karriären, utbrast Emil.

avgjort

För många rallyåkare är Marknadsnatta en given punkt i kalendern varje höst. Årets evenemang var inget undantag. Ett stort startfält fick möjlighet att njuta av förstklassiga vägar i ett behagligt höstväder. Dessutom levererades nervdallrande fighter i flera av tävlingsklasserna. I B-förare 2WD kan ett gashäng på sista sträckan ha avgjort duellen om klassegern!

AV MIKAEL JOHANSSON (TEXT & FOTO).
MICKE FRANSSON (FOTO)

Framåt förmiddagen visade termometern plus nio grader. Det var mulet, men inget regn i sikte och förutsättningarna för en av säsongens allra sista rallytävlingar såg bra ut.

Arrangören, Västra Östergötlands MK, hade planerat sitt evenemang efter myndigheternas riktlinjer för social distansering och värdade till åskådarna att stanna hemma.

Och trots att tävlingen inte ingick i någon serie lockades 172 tävlande ekipage till start.

DE ERBJÖDS fyra fina byvägar strax söder om Mjölby, med serviceplats i den lilla orten Ulrika, efter halva rallyt.

Efter en snabb titt i startlistan var det ingen vild gissning att totalstriden skulle stå mellan Jari Saarinen och Stig Andervang. Så blev det också. Men trots att Saarinen vann alla sträckor fick han inget gratis. Andervang utmanade vasst hela dagen och var aldrig mer än 3,8 sekunder

efter totalsegraren på någon sträcka.

Publiken, som ombetts att stanna hemma, kunde följa dramatiken via Resultatservice utmärkta uppdateringar och det underhållande rallyradiogänget som snart är mer regel än undantag ute på landets tävlingar.

Trots detta fanns naturligtvis de som bara inte kunde motstå frestelsen att ta sig ut i skogarna. Desto bättre kom inga stora mängder åskådare.

YTTERLIGARE trevliga detaljer från dagen var att tämligen få ekipage tvingades bryta, inga allvarliga incidenter inträffade och tidsschemat höll riktigt bra.

Efter rallyt samlades deltagarna i mindre klungor, på det väl tilltagna Weibullsområdet i Skänninge, där en enkel prisutdelning efter varje klass avslutande hölls utomhus.

Som summering måste sägas att Marknadsnatta, som arrangerats fler än 50 gånger, åter blev en mycket lyckad tillställning.

Marknadsnatta 2020

• **RALLY PÅ GRUS.** Arrangerat enligt SBF:s reglemente.

Start och mål vid Weibullsområdet i Skänninge. Fyra olika specialsträckor med service efter SS 2.

Ingen rekognosering men arrangörsnoter av Patrik Barth erbjöds.

Arrangörsklubb: Västra Östergötlands MK.

Tävlingsledare: Tommy Andersson.

Teknisk chef: Roger Andersson.

Antal startande: 172 st.

Antal ekipage i mål: 152 st.

Totallängd: Cirka 140 km.

SS-längd: Cirka 26 km.

SS 1: Tyrsbo, 6,77 km

Snabbast på SS 1: Jari Saarinen, MSK Kvarnvingarna, Skoda Fabia R5, 3.57,3, (102,71 km/h).

SS 2: Eksjöhult, 6,66 km

Snabbast på SS 2: Jari Saarinen, MSK Kvarnvingarna, Skoda Fabia R5, 3.55,5, (101,81 km/h).

SS 3: Pikedal, 7,03 km

Snabbast på SS 3: Jari Saarinen, MSK Kvarnvingarna, Skoda Fabia R5, 3.59,1, (105,85 km/h).

SS 4: Hultekil, 6,10 km

Snabbast på SS 4: Jari Saarinen, MSK Kvarnvingarna, Skoda Fabia R5, 3.25,5, (106,86 km/h).



Från vänster, Emil Johansson och Andreas Andersson.

På uppställ med Uppsäll

• **ORDFÖRANDEN** i Svenska Bilsportförbundets historiska utskott, **Erik Uppsäll**, föregår med gott exempel genom att rasta Appendix K-Saaben när tillfälle ges.

Sigtuna RC-föraren har god rättvisdarrutin sedan många år och håller högt tempo tillsammans med kartläsaren **Sören Dahlin**. Den här dagen blev det en fin sjätteplats i 24 ekipage starka App K -75. Här tävlade alla deltagare onotat. Precis som förr.



"Har kostat ett par rull att komma hit"

LUKAS KINDGREN hade planerat att köra Djurs Rally i Danmark den här helgen. Men åtdragna restriktioner hindrade östgöten och hans team att ta sig till grannlandet och därför valde Lukas och hans co-driver **Alexander Björnsson** att köra Marknadsnatta i stället.

Det ångrade de inte.

Åtvidabergs MK-duon var snabbast på samtliga sträckor i A/B-förare VOC, vann klassen och blev 42:a totalt.

– Det har gått förvånansvärt stadigt efter att vi inte kört någon tävling sedan Slotts-sprinten för drygt tre månader sedan, kommenterade Lukas som samtidigt berömde arrangören för att de lyckades genomföra tävlingen under rådande omständigheter.

Lukas rallydebuterade på sin 16-årsdag i Gästabudstrofén 2013. Då med pappa **Peo** i högerstolen.

– Minns att vi knappt kom igenom första sträckan eftersom en bränslepump krånglade. Vi tvingades bryta, men jag tappade inte intresset för det. Mitt främsta minne är från säsongen 2018 då vi vann totalt i VOC Mekonomen SverigeSerie Elit A. Fast det har kostat ett par rull och någon kaross att komma hit.

Kindgren har även flera totala klassegrar i serier som Svenska RallyCupen och Bilsport RallyCup.



Från vänster, Alexander Björnsson och Lukas Kindgren.

Victor avslutade säsongen starkt

MÅNGA HADE NOG sett det som en stor framgång att bli femma totalt i stenhårda SM-klassen Trimmat 2WD. Men **Victor Karlsson**, Vimmerby MS, var förmodligen inte nöjd med det. Han hade så klart siktat på medalj.

Fast i stället för att ligga hemma och deppa passade han på att köra de tävlingar som erbjöds under hösten. Detta i syfte att utveckla bil och körning inför nästa säsong.

I Marknadsnatta inledde Victor och co-drivern **Jonas Magnér** på starkast möjliga vis genom att vara klassnabbast och totaltrea på de två första sträckorna. Men halva SS 3 och hela sista sträckan tvingades duon lida av att bakbromsarna låste sig. Det hindrar tempot, men Victor attackerade så gott det gick och lyckades i alla fall vinna klassen med en och en halv sekund före **Emil Karlsson** från Hällefors MK.

Helgen därpå lånade Magnér ut sin plats i högerstolen åt **Patrik "Paka" Karlsson** i onotade Novemberskölden.

Här fungerade allt tekniskt som det skulle och Victor kunde fira sin karriärs första inteckning i ständigt vandrande Novemberskölden efter en strålade totalseger.



Familjen Helin in action

● **UNDER PARAPLYNAMNET** Helin Motorsport tävlar och engagerar sig familjen Helin från Tibro MK i det mesta som har med motorsport att göra. Rally, bilorientering, regularity, enduro, folkrace och tractorpulling bland annat.

I Marknadsnatta representerades teamet av far (**Stefan**) och son (**Lucas**) i App K-klassen respektive Ungdomsrally.

Stefan, i sin Opel Ascona A, tog hjälp av **Annie Seel** som kartläsare och bjöds på inspirerat motstånd hela dagen av MK Kopparbergs **Janne Westlund**. Duellen slutade med klassegger för Stefan, men bara med drygt en sekunds marginal.

– Tror ändå jag var mer nervös för min son Lucas än för min egen körning i dag, menade Stefan.

Lucas tävling började inte på bästa sätt. På väg ut till första sträckan fick han och kartläsaren **Marcus Holm** tekniska problem. De lyckades reparera men fick två minuters tidstillägg för sen ankomst till sträckan.

Därefter körde unge Helin riktigt bra med sin Grupp F-Opel Astra Bertone. I ren körtid var han fjärde snabbast i klassen. Men fick nöja sig med elfte plats på grund av tidstillägget.



Oväntat inbrott som co-driver

● **FRAMFÖR ALLT** i södra halvan av Sverige är **Janne Kristiansson** känd som förare av Volvo-bilar sedan mer än 30 år. Men det är ytterst sällan han agerat co-driver.

– I dag var tredje gången i mitt liv jag åkte med. Det är 29 år sedan senast, avslöjade Janne efter målgång.

Bo Karlsson från Älmhults MK var piloten som fick äran att ha Janne som navigatör i sin BMW 325 den här dagen.

– Vi skulle ha åkt SM-tävlingen i Sandviken, men anmälan hann stänga. Vi har tränat på Millebygden utanför Älmhult och jag har tipsat Bo om linjer och kurvtagning, samt gett råd till honom kring hans pågående bygge av en Volvo 940, förklarade Kristiansson som inte var särskilt nervös över att sitta i högerstolen.

– Det enda som oroar mig är om vi skulle hamna på sidan någonstans. Det är trångt i en BMW och jag har undrat hur f-n jag skulle ta mig ur i så fall.

Duon kom i mål utan fadäser och Janne berömde sin chaufför.

– Vi har haft jättekul, han kör bra och jag hade gärna åkt några mil till!

Octavian – ett fint minne av Claes

● **2012 BYGGDES** den här Skoda Octavian av **Anders Engwall** och hans son **Claes**. Duon körde tolv tävlingar med bilen fram till 2015. Sedan drabbades Claes av cancer och gick tragiskt nog bort hösten 2018.

Förra året började Claes bror, **Alexander**, tävla med Octavian och nu ställde han upp i Marknadsnatta med Anders som co-driver.

Bilen är skapad med delar från Skoda Motorsport, här dogboxlåda, lamelldiff och Proflex-dämpare.

I Marknadsnatta var familjen Engwall enda C-förarekipage i 4WD-klassen och tog sig runt utan större kända problem.



Heidi överraskade med topptider

● **MED EN GEDIGEN** bakgrund från kartering och racing, är det inte så konstigt att **Heidi Rylén** från Vänersborgs MK har ett högt grundtempo. Trots det var det säkert flera som höjde på ögonbrynen över hennes framfart i Marknadsnatta.

Heidi med co-driver **Johan Holm** körde den Ford Fiesta R2T som familjen Rylén under säsongen hyrt ut till årets SM-vinnare i Otrimmat 2WD och JSM, **Pontus Lönnström**.

På tredje sträckan var Heidi klassnabbast och inför avslutningen delade hon klassledningen med **Melvin Bengtsson** från Kullings MS. Detta kände hon inte till eftersom hon körde tävlingen utan att kolla konkurrenternas tider.

Melvin avslutade bäst, men Heidi blev tvåa i C-förare 2WD. Hennes tid hade dessutom räckt till femte plats i B-förare 2WD.

Efter tävlingen kommenterade hon:

– Jättekul! Vi hade inga förväntningar på dagen eftersom jag var rattrostig. Detta är tredje tävlingen för mig i den här bilen som jag bara har kört 2,4 SS-mil med inför Marknadsnatta.





Rejält mörbultade efter debuttävlingen

● **FÖR BEDRIFTEN** att vinna klassen med dagens näst största marginal stod **Mikael Johansson**, Åtvidabergs MK, och hans co-driver **Isa Kolmbäck**. Duon vann nämligen A/B-förare Grupp E med 17 sekunders säkerhet till tvåan, **Oskar Andersson** från Flens MS.

Mikael berättade att han kommer från en rallytokig familj och hösten 2012 skulle hans första, egenhändigt byggda, rallybil luftas för första gången. Något så speciellt som en VW Jetta förresten.

– En Grupp E-bil som rullats och som jag köpte som renoveringsobjekt. Vid tidpunkten hade jag ännu inte körkort och därför lät jag min bror, **Jimmy**, köra bilen mot att jag fick åka med honom.

Bröderna startade i Hjerpesprinten i Norrköping. När Jimmy släppte upp kopplingen på första sträckan insåg de hur slö bilen var. Jimmy höll i så mycket han orkade i en kilometer tills bilen skar ner på innern, studsade av vägen och in i ett bastant träd.

– Jimmy satt fast med foten och vi var rejält mörbultade. Men det gick inte ens 30 sekunder innan jag vräkte ur mig att "Vi bygger ny bil"!

Jettan gick inte att använda mer. Bröderna byggde en ny bil, som tog Mikael till B-förare.

– Tyvärr gick den samma väg som Jettan efter en trevarvsrullning. Fast den gjorde jag åtminstone själv!

Stabil körning gav sjätte plats i klassen

● **CIRKA 100 TÄVLINGAR** under bältet, varav ett tiotal segrar, kan **Andreas Pettersson** från Norrköpings MK berätta om. Till vardags är han bilhandlare och har kört rally sedan 2004 då han debuterade med en Volvo 240 VOC.

Mitsubishi köpte Andreas 2014. Den är enligt honom själv byggd enligt specifikation Nationell Special med 320-hästars 2-litersmotor signerad **Tomas Weng**.

För väghållningen svarar Öhlins 3-vägsdämpare och dessutom är bilen utrustad med Alcon-bromsar, Braid-fälgar och Pirelli-däck.

I Marknadsnatta läste **Tobias Olsson** noterna. Ekipaget höll sig stadigt runt sjätte plats i 4WD-klassen och noterade 15:e plats totalt.



Urban plåtar, kör och vaxar

● **SEDAN MÅNGA ÅR** är **Urban Andersson** aktiv inom rallysporten. Inte minst som fotograf där han bidragit med bilder i publikationer som "Corren", Bilsport Rally&Racing samt boken Årets Bild.

Han har hanterat media åt flera team, bland andra **Mattias Adielsson**, och fotograferat åt rally-SM.

Opel Astran är i Grupp E-utförande och den äger Urban tillsammans med **Andreas Norström** som dagen till ära hanterade arbetet i högerstolen.

– Vi turas om att köra på olika tävlingar. Är det sprintar där vi kan dela bil så gör vi så. Vi har också bestämt oss för att ha en av de finaste bilarna. Därför går det åt mycket tid för underhåll, måla, vaxa och byta delar som börjar bli slitna. Fördelen med Grupp E är att det inte kostar så mycket, förklarade Urban som tävlar för Östergyllen RC.



Dagens största segermarginal

● **FYRA RAKA** sträcksegrar och klasseger med dagens största segermarginal (22,9 sekunder) måste ha smakat tårta för **Gustaf Wiman**.

Gustaf tävlar för Västra Östergötlands MK och hade engagerat **Oscar Gustafsson** som co-driver.

Totalt räckte insatsen till 65:e plats.

Melvin Bengtsson åker allt fortare

● **I BILSPORT RALLY&RACING** 11/2013 stiftade vi bekantskap med Kullings MS-junioren **Melvin Bengtsson**. Då deltog han i Rally Killingen, med pappa **Joakim** som kartläsare i Ungdomsrally.

Då rattade han Grupp E-Toyota Corolla och kommenterade så här:

"Jag gjorde ungefär 40 tävlingar som kartläsare åt pappa innan förardebuten. Nu är det hans tur att vara livrädd som kartläsare åt mig."

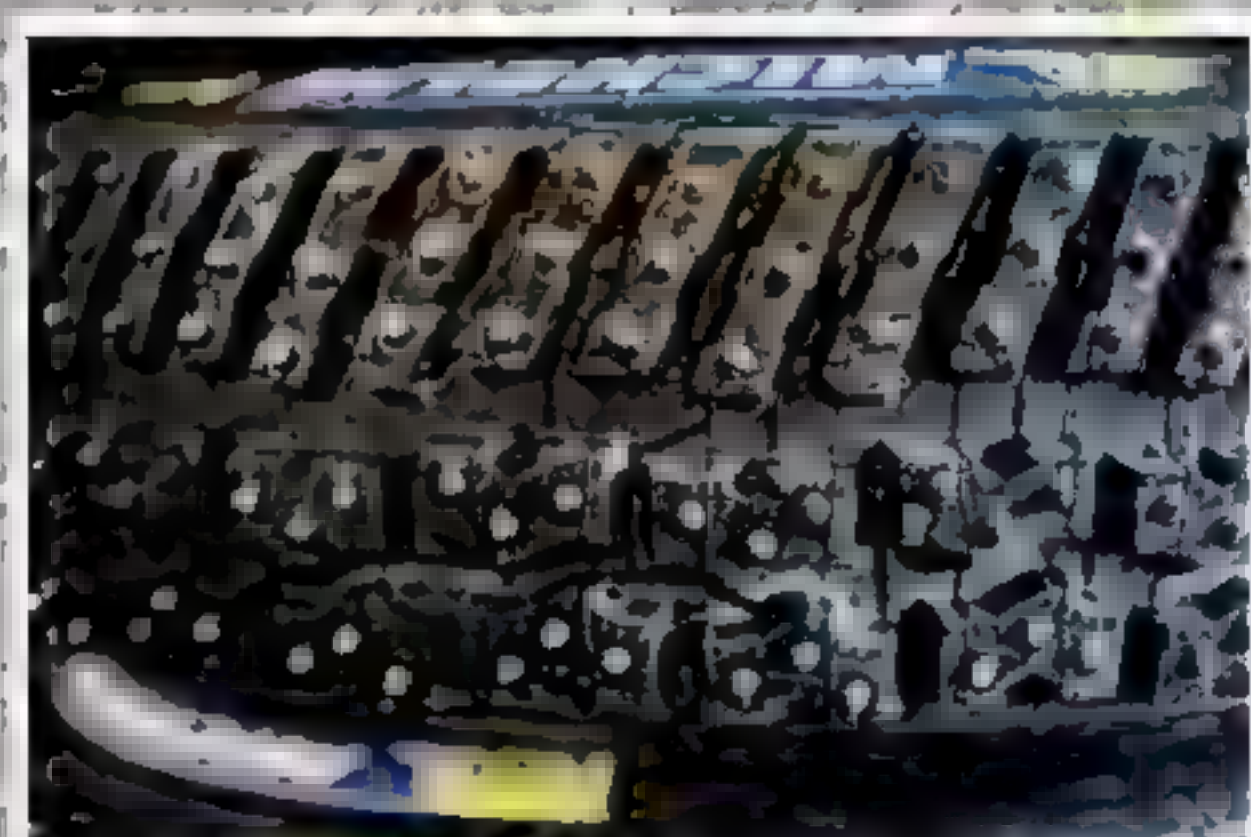
I år har Melvin kört Ford Fiesta ST med före detta JSM-bronsmedaljören (2015) **Philip Haag** som bisittare. Duon har förutom vanliga tävlingar också gjort ett par SM-startar.

Förmodligen har Philip gjort ett bra jobb som co-driver och säkert kunnat ge Melvin ett och annat smart tips. För tempot har ökat efter hand och i Marknadsnatta blev det klasseger i C-förare 2WD.





WRC-däck endast 3195:-/st.



- Vinnare i alla WRC starter
- 6,7mm utstick
- Extra härdad dubb
- Förstärkt däckstomme
- Dim: 15/65-15" (195/70-15")

**Ger maximal kombination av prestanda och livslängd.
Först till kvarn gäller.**



däckproffsen
växjö • sweden

Norremarksvägen 6, 35245 Växjö

Tel: 0470-47003 8-12, 13-16

Öppettider: 8-12, 13-16

www.dackproffsen.se

Blom växlar upp från PV till 240

● **SEDAN RALLYDEBUTEN** 1971, i en Opel Kadett, har Janne Blom från Finspangs MS kört oerhört många tävlingar i ett flertal bilmodeller.

– Många hundra måste det ha blivit, sa han själv.

Senare lärde vi känna honom som fortfarande i Volvo Original där han en säsong toppade All Championship. Och numera framför allt som en iltig förare med en Volvo PV App K.

Därför blev vi naturligtvis nyfikna när han nu dök upp i en modernare App K-bil.

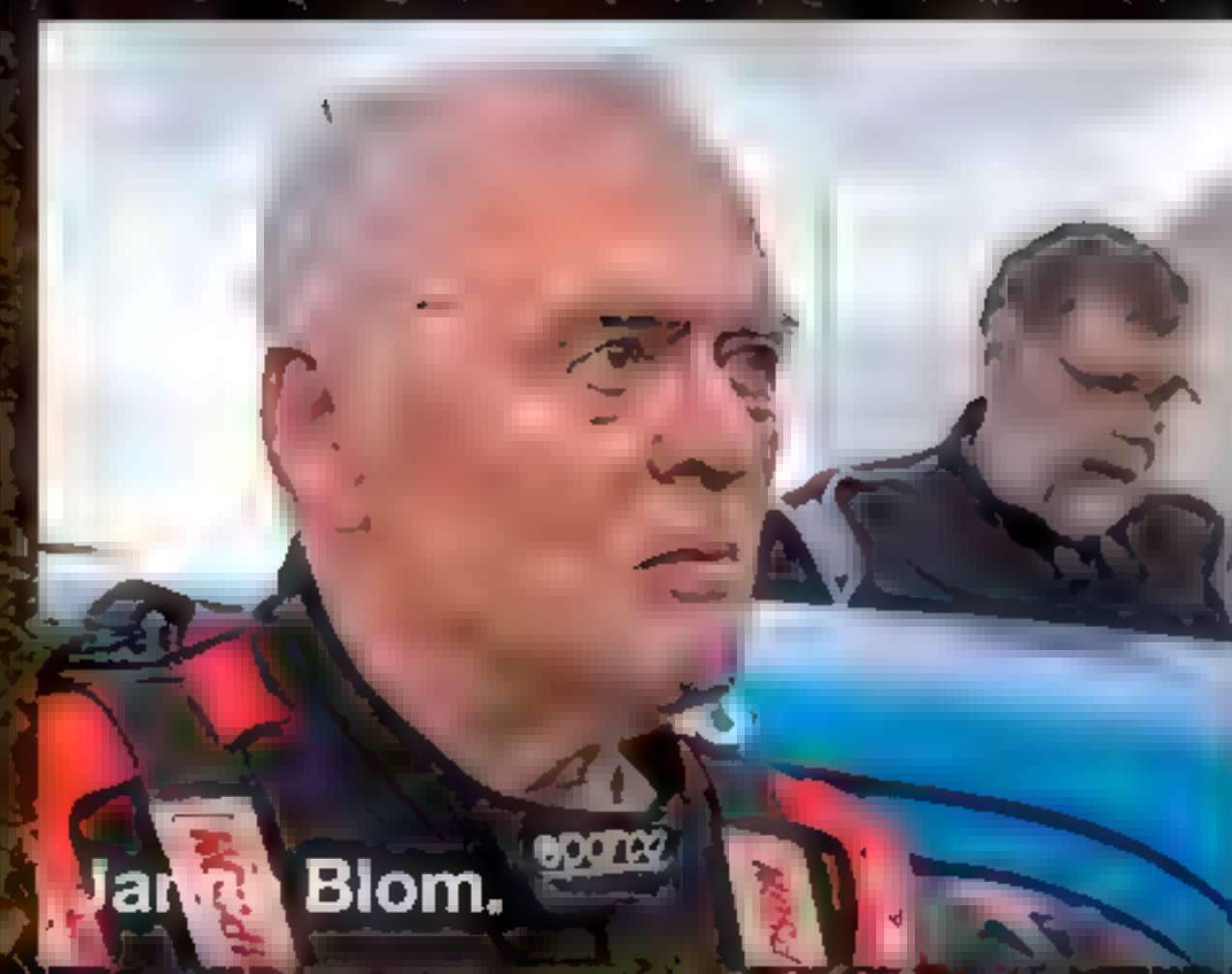
– Jag ville prova en 240 innan det är dags att lägga av. Och det är ju ett jättesteg uppåt från PV:n, berättade Janne som i vintras körde i Örnsköldsvik och därefter mest sprintar fram till Marknadsnatta.

Efter tre sträckor lag Janne och hans kartläsare Stig Bergqvist klass tvåa. De fortsatte i högt tempo och på sista sträckan tappade tävlingsmannen Adrian Ring tid och

då kunde Blom ta över, vinna klassen och bli 44:a totalt.

Janne berättade efteråt att 240:n byggdes 2019 och har en 2,3-litersmotor med Weber 48:or, en spis som "Professorn" Lundström i Umeå har optimerat.

Utöver detta har bilen begåvats med Sellholm-dämpare, tät låda, Dana-diff och 4,88:1-utväxling. Originalbromsar med Ferodo-belägg och MRF-däck hjälper till att göra bilen körvänlig.



Kanske brorsan lånar ut bilen igen

● **I SLUTET AV** 1980-talet började Joakim Wiberg aka kartläsare och 1991 antrade han en Saab V4 som förare i ett rally för första gången.

– Jag åkte mycket förr, men gjorde sedan ett uppehåll mellan 2003-2018.

Under perioden fram till 2003 vann Wiberg RS-serien i Östergötland ett år samt Volvo-cupen för C-förare. Dessutom har han en bronsmedalj från Öppna Östgötamästerskapet.

Efter comebacken 2018, med sex tävlingar, blev det åter en paus och den egna tävlingsbilen såldes 2019.

I år har Joakim kört några rallyn igen. Om det blir fler, det återstår dock att se.

– Ja, det beror på han som äger Volvo 940:n, nämligen min tvillingbror Fredrik Bergman. Om jag får låna bilen av honom kör jag gärna någon vintertävling.

Egenföretagaren Joakim tävlar för Linköpings MS och lotsades i Marknadsnatta av Christian Rosén.

Volvon med vällydande 16V-motor på 2,5 liter har Tractive-låda, WEZ-drivaxlar och Öhlins-dämpare. Runt Braid-fälgarna sitter Hankook-däck.



Adam Backström knallar på, precis som han alltid brukar göra

● **PUBLIKFAVORITEN** Adam Backström sladdade hej vilt genom Marknadsnatta trots att det inte fanns särskilt mycket åskådare i skogarna.

Det här var första gången Ludvika MS-estradore körde den här tävlingen där han enligt egen utsaga förr om åren bara har "gamat" och kört service.

På väg in på första sträckan skenade tomgången i Volvo PV-motorn vars temperatur ökade oroväckande. Det gav dålig fokus hos både Adam och notläsaren Robin Nyström. Något som kostade en krökt länkarm och obehagligt felinställd ratt.

SS 2 innebar ett höjdhopp över ett lyft som "alla" utom Adam kände till. PV:n höll men en otrevlig bensindoft började spridas i bilen.

På servicen utförde teamet en "norsk hjulinställning". Det vill säga, de skruvade loss rattan och skruvade dit den rakt...

Fjärde sträckan gick skapligt. Sedvanliga jättesladdar och vinkningar till bekanta fotografer ingår ju i Backströms koncept.

Duon blev klassfemma i C 2WD och var missnöjda med att inte ha tagit sin sista, hett eftertraktade, poäng till B-licens.

Vad som händer för teamet nästa år är inte klarlagt. Säkert är i alla fall att Adam aldrig kommer sälja sin PV. Han och teamet har vansinnigt kul tillsammans, rallypubliken ser fram emot att se dem och, som Backström själv brukar säga:

– Vi knallar på lite försiktigt.



Inga klena, men bra, meriter från förr

● **CHRISTIAN KLEEN**, Östergyllen RC, berättade en anekdot från sin rally-karriär som inleddes 1999 i en Fiat 131 Grupp E.

– I början av år 2000, när jag tävlade tillsammans med **Emil Hultin**, åkte vi Stenbocksrundan i Boxholm. Alla proffs körde med noter och då gjorde ju vi också det.

– På en av sträckorna vrålade Emil "Vinkel höger i vägsål, sten ytter". Givetvis körde jag emot stenen, lite lätt, varpå Emil kommenterade spydigt "Det där är en

sten, du kanske aldrig har sett någon förr".

Nu är det en Grupp E-Volvo 244 som gäller och i högerstolen sitter Christians hustru **Sara Ohlsson**.

Bilen har B21-motor, M45-låda och 1030-bakaxel med 4,10:1-utväxling samt Bilstein-dämpare och Kumho-däck.

– 2005 blev jag otroligt nog ÖÖM-mästare i Grupp E. Men man kan inte leva på gamla meriter.

Det uttalandet borgar för att vi lär få se mer av Christian i rallyskogarna framöver.



Rutinerade besättningar duellerade om tävlingens totalseger

● **JARI SAARINEN** och **Stig Andervang** tillhör landets mer rutinerade förare. De har båda tagit väl vara på de tävlingstillfällen som har erbjudits under året och bjudits såväl fansen som varandra på många spännande fighter under den här annorlunda rallysäsongen. Uppvisningen av de båda i Marknadsnatta var suverän. Med sina respektive co-drivers **Robin Eriksson** (Andervang) och **Jörgen Fornander** (Saarinen) stod de båda i särklass.

Trots att Saarinen från MSK Kvarnvingarna tog täten redan på första sträckan, och sedan höll ledningen till mål, var MK Rimos Andervang aldrig längre efter än några få sekunder per sträcka.



V8 THUNDER CARS

TACK FÖR V8TC- SÄSONGEN 2020!

TACK ALLA SPONSORER, PARTNERS,
ARRANGÖRER, FUNKTIONÄRER,
DELTAGARE OCH MEKANIKER FÖR EN
FANTASTISK SÄSONG!

VI SES 2021!



PERFORMANCE
RACING





Lars har vanan inne att lyfta ur motorn

● **PÅ BILDEN** har MK Kopparbergs Lars Larsson och hans kartläsare Patrik Andren precis kommit in till slutmålet i Skänninge. Detta efter fyra väl genomförda sträckor i den alltmör sällsynta bilmodellen VW 1500 S.

Bilen är av årsmodell 1964 och har en förgasarmotor som genererar cirka 70 hästar, byggd av Lars själv. Han beskriver vidare att kopplingen är standard, freari och fyran är lägre än original och att slutväxeln är standard. Vagnhållningen hanteras av Bilstein-dämpare och torsionsfjädring. Fälgarna är original och Lars har valt Dmack-däck. Troligen är inte bilen helt och hållet underhållsfri. För Lars antydde att han haft ur motorn fyra gånger veckan inför tävlingen.

hållningen hanteras av Bilstein-dämpare och torsionsfjädring. Fälgarna är original och Lars har valt Dmack-däck. Troligen är inte bilen helt och hållet underhållsfri. För Lars antydde att han haft ur motorn fyra gånger veckan inför tävlingen.



Fulvia – en legendarisk bilmodell

● **MED 1,6-LITERSMOTOR** har bilmodellen Lancia Fulvia en pallplacering i rally-VM. Det var när Sandro Munari/Lofty Drews blev trea i Safarirallyt 1974.

Bilen på bilden såg vi i ett par Midnattssolsrallyn för tio år sedan, när Patrick Toorell körde den i regularityklassen.

Nu rattades Fulvian i racetempo av Tomas Åkeson från Teknis MC och i Marknadsnatta lotsades han i App K-klassen av Johan Mellström.

Tomas beskrev bilens nuvarande spec så här:

1300 cc från Kenneths Motor, Solex 35-förgasare, 115 hästar och femväxlad låda.

I övrigt Bilstein-dämpare och bladfjädrar, Dunlop-bromsar, magnesiumfälgar och Indy-däck.

– För mig är det första tävlingen med bilen.

Jodå, det blev målgång också.



Christer Karlsson/Torbjörn Kadebro.



Dennis Lundh/Marcus Jansson.



Adam Martinsson/Rasmus Lundh.

Nästan hela familjen på plats för att fightas i samma tävling

● **ÅTERVÄXTEN** i Västra Östergötlands MK verkar det inte vara något större fel på. Christer Karlsson var så nöjd med att han och hans två söner deltog i tre olika ekipage, dessutom i tre olika tävlingsklasser.

Christer började tävla 1983, i en Volvo Amazon. Han rattade olika bilmärken fram till 1988 då han började åka kartläsare. 2003 köpte han åter en egen bil.

– 2008-2010 körde äldsta sonen

Rasmus Ungdomsrally och mellan 2011-2012 körde Dennis Ungdomsrally.

För Christer var den här dagen en liten comeback eftersom han inte kört något sedan 2015.

Resultatmässigt slutade dagen så här för familjen:

Christer/Torbjörn = 10:a App K 76-81.

Dennis/Marcus = 3:a C-förare 2WD.

Adam/Rasmus = 5:a C-förare VOC.

Marknadsnatta 2020

Toppresultat

Ungdomsrally (15 st/12 i mål)

- 1) Liam Berg/Anders Edkvist, Linköpings MS, Suzuki Swift, 18.20,7,
- 2) Gustav Hartzell/Richard Hartzell, Norrköpings MK, d:o, 18.36,3,
- 3) Lucas Carlsson/Robin Norling, SMK Nyköping, Opel Astra, 18.51,8.

A/B/C-förare 4WD (20 st/17 i mål)

- 1) Jari Saarinen/Jörgen Fornander, MSK Kvarnvingarna, Skoda Fabia R5, 15.17,4,
- 2) Stig Andervang/Robin Eriksson, MK Rimo, d:o, 15.30,6.
- 3) Mattias Olsson/Erik Gustafsson, Stenungsunds MS, d:o, 15.54,5.

A-förare 2WD (29 st/25 i mål)

- 1) Viktor Karlsson/Jonas Magnér, Vimmerby MS, Toyota Corolla, 16.01,0,
- 2) Emil Karlsson/Erik Davidsson, Hällefors MK, Volvo 940, 16.02,5,
- 3) Robert Andersson/Andreas Johansson, Eskilstuna MK, Opel Astra Kit Car, 16.04,2.

B-förare 2WD (16 st/14 i mål)

- 1) Emil Johansson/Andreas Andersson, VÖMK, Volvo 940, 16.34,0,
- 2) Viktor Johansson/Fredrik Palm, Vara MK, VW Golf, 16.38,7,
- 3) Christoffer Lund/Thomas Gustavsson, Kullings MS, Volvo 940, 16.41,3.

C-förare 2WD (11 st/10 i mål)

- 1) Melvin Bengtsson/Philip Haag, Kullings MS, Ford Fiesta ST, 16.57,5,
- 2) Heidi Ryrlén/Johan Holm, Vänersborgs MK, Ford Fiesta R2T, 17.02,4,
- 3) Dennis Lundh/Marcus Jansson, VÖMK, Volvo 940, 17.03,3.

A/B/C-förare App K -75 onotat (24 st/20 i mål)

- 1) Stefan Helin/Annie Seel, Tibro MK, Opel Ascona A, 17.57,0,
- 2) Janne Westlund/Johannes Jansson, MK Kopparberg, d:o, 17.58,2,
- 3) Tommy Wikström/Mikael Wikström, Fagersta MK, Saab V4, 18.06,0.

A/B/C-förare App K -76-81 onotat (10 st/10 i mål)

- 1) Janne Blom/Stig Bergqvist, Finspångs MS, Volvo 240, 17.14,6,
- 2) Adrian Ring/Nellie Karlsson, Linköpings MS, d:o, 17.15,4,
- 3) Jan Hagberg/Per Mikael Ekström, Toarps MK, d:o, 17.27,8.

A/B-förare VOC, Grp F, Grp N (17 st/14 i mål)

- 1) Lukas Kindgren/Alexander Björnsson, Åtvidabergs MK, Volvo 940, 17.09,3,
- 2) Linus Harling/Johan Grönvall, MK Team Westom, Nissan Almera, 17.18,8,
- 3) Pontus Johansson/Mikael Johansson, VÖMK, Volvo 940, 17.29,8.



Tre sträcksegrar lade en god grund för Liam Berg och Anders Edkvist på deras väg mot slutseger i klassen Ungdomsrally.

C-förare VOC, Grp F, Grp N (18 st/18 i mål)

- 1) Gustaf Wiman/Oscar Gustafsson, VÖMK, Volvo 940, 17.48,0,
- 2) Linus Johansson/Hugo Nilsson, Ryds MK, d:o, 18.10,9,
- 3) Hampus Lindqvist/Jimmy Wallin, SMK Nyköping, d:o, 18.16,9.

A/B-förare Grupp E, R1A (6 st/6 i mål)

- 1) Mikael Johansson/Isa Kolmbäck, Åtvidabergs MK, VW Golf, 17.51,2,
- 2) Oskar Andersson/Caroline Palm, Flens MS, BMW 318 E36, 18.08,2,
- 3) Viktor Nordh/Emil Johansson, Ydre MK, Opel Astra, 18.18,9.

C-förare Grupp E, R1A (6 st/6 i mål)

- 1) Christoffer Bäck/Madelene Buskas, SMK Hedemora, Toyota Corolla, 18.16,4,
- 2) Andreas Magnusson/Ella Ramström, MK Team Westom, Opel Corsa B, 18.17,3,
- 3) Jonas Larsson/Jan Ahlberg, Kolsva MS, VW Golf, 18.30,8.

VERKSTADSKUNGEN.SE



Keine Druckluft
erforderlich!

Låglyftande Saxlyft 3 t

21 990 SEK inkl.

19 990 SEK inkl. moms.



Saxlyft för montage i golv 3 t

37 990 SEK inkl.

34 495 SEK inkl. moms.



Saxlyft fullhöjd montage ovan golv 3 t

42 990 SEK inkl.

38 995 SEK inkl. moms.

Verkstadskungen återförsäljare i Sverige för tyska Twin-Busch

Lokaliserade i Skene, Västra Götaland.

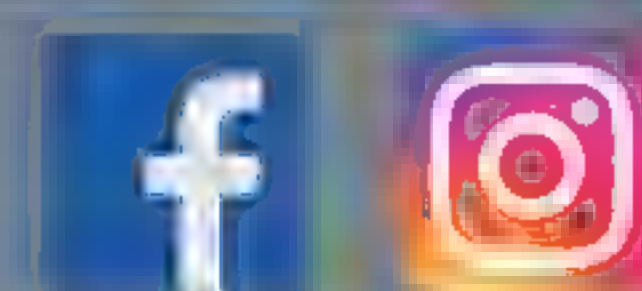
Köp tryggt med Klarna på vår hemsida, hämta själv på vårt lager eller få det levererat med DHL.

info@verkstadskungen.se

Skrålabäcksgatan 10, 511 63 Skene

010-330 38 38

VERKSTADSKUNGEN.SE



VERKSTADSKUNGEN

MotorSportGuiden

AVGASSYSTEM

ROSTFRIA AVGASSYSTEM

Standard • Sport • Racing •
Performance • Special •
Universaldelar • Katalysatorer •
Aktivt ljud • Värmeisolering



Mästaregatan 10, Köping
Tel. 0221-18070
www.ferrita.com

SPORTAVGASSYSTEM



www.simons.se

Ray Metallfabrik AB

Avgassystem & universal
avgasdelar i rostfritt, kromstål
och aluminiserat!

Tel. 0321-53 09 30

BAKAXELDELAR



BakaxelDelar i Gävle levererar
helhetslösningar till din bils drivlina!
Vi specialiserar oss på bakaxlar och
växellådor till framförallt Volvo, men
har delar till många andra bilmärken.
Vi erbjuder svänghjul, kopplings-
paket, ombyggda växellådor och
mycket annat.

Vi har delarna till tävlingsbilen,
vare sig du kör rally/rallycross,
streetracing eller drifting!

070-680 52 60

Butiken öppen 8:00-16:30

Telefontid 12:30-16:30 Tis-Tors.

www.bakaxel.se

**Nästa utgåva
av BilSport
Rally & Racing
kommer
den 4 mars.**

BILSPORTUTRUSTNING



Allt till bilen, föraren eller kartläsaren.
Kolla våra billiga priser! 40 år i
branschen. Vi saluför de flesta stora
märken, som OMP, Sparco, Sabelt,
Cobra, Peltor, Simpson, Weber,
Autometer, m.m.

Tel 0346-207 35,
bildelar@dalhems.com
www.dalhems.com

COMPOSITE

GLASFIBER - KOLFIBER - KEVLAR



MOTORSPORT OF SWEDEN

DTA MOTORSPORT LEVERANTÖR!

KAROSSERI

- Tillverkning av glasfiber
- Tillverkning av kolfiber
- Mer än 5.000 produkter
levereras per år

MOTOR

- Strokerkit
- H-profil i vevstakar
- Smidda kolvar
- Svensk distributör för Tilton



Racing • Rallycross
Drifting • Rally
Karting • Crosskart
FolkRACE

Webshop: www.acm.se
E-post: info@acm.se

DESIGN & DEKOR



Racingdekor, Streamers &
Dekaler.

0381-505 33,
order@dekaltrim.nu
www.dekaltrim.nu

DÄCK & FÄLGAR



Rallydäck från eget lager

Kumho • Yokohama • MRF •
Gullabo • Braid • Minilite m.m.

070-302 80 23
david@plombo.se
www.plombo.se

FOLKRACE



FolkRaceshops affärsidé är att ta fram
billiga bildelar till alla bilentusiaster!
Vi började med delar till FolkRACE
men vi har nu även de mesta till
vanliga vägilar.

Vi har främst delar till Volvo, Saab,
Opel och BMW, t.ex packningar,
kolvringar, lager, kopplingssatser,
Fajsförigasare samt delar därtill. Vi
har också ett sortiment av tävlings-
utrustning.

Vi har nu även ett stort sortiment av
bromsdelar såsom ok, skivor, belägg,
renoveringssatser, slang m.m.
Det mesta har vi i lager. Beställ i vår
webshop och få delarna inom 2-5
arbetsdagar.

Eller besök vår butik i Örebro!
Vi har öppet vardagar 8-17 på
Berglundavägen 1F.

Saknar du ändå något i vårt
sortiment? Hör av dig till oss! Vi kan
få hem det mesta till ett konkurrens-
kraftigt pris. Vi kan även ta hem delar
till andra bilmärken speciellt för dig!

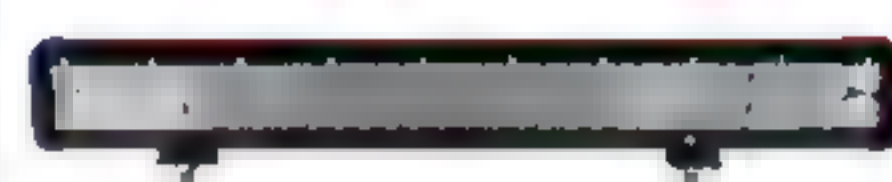
Tel 0702-13 56 20, 0702-13 56 40,
0702-13 56 27

order@folkRaceshop.se

www.folkRaceshop.se

LEDLJUS & RAMPER

"Nu kör vi"...Lägsta priser!



LED RAMPER och X-ljus
med 2 års garanti IP67-testade

Stort sortiment
fr 7"52W till 52" 675W

Pris ex Ramp 23" 3-rader, 324W..... 445:-

Ramp 32" 3 rader, 405W..... 625:-
Finns i utförande Slim(1 rad), 2-3 el 4 raders
Kabel/relösatser, ljushållare fr. 89:-

OSRAM, NEOLUX m.fl

Stort sortiment H1, H3, H4, H7 H8,
H9, H11, H15, HB3, HB4, D1S,
D2S,D3S - även prestandalampor

Pris ex H4 Cool Blue Intense par .. 129:-
H7 Cool Blue Boost par198:-
D1S Neolux standard st..... 453:-

www.saferace.se



MOTORDELAR/ MOTORARBETEN



Vi tillverkar vevstakar och torr-
sumpsoljepumpar efter dina egna
mått och önskemål.

0240-59 43 00
info@autoverdi.com
www.autoverdi.com



Tillverkning och konstruktion
av kamaxlar med ventilsystem.
Färdiga produkter till utvalda
motor-modeller, samt specialtill-
verkning av enstaka kamaxlar och
mindre serier.

036-32 77 70
www.agap.se



Ett av Sveriges största lager av
tuning och reservdelar. Med över
5.000 m2 lageryta och över
10.000 olika produkter på hyllan.
Vi har allt från vevstakar, ventilfjädrar,
packningar, förgasare, insug, grenrör,
turbodelar, tillbehör till kylsystem,
styrsystem, kopplingar, ljuddämpare,
flänsar och mycket mer.
Med produkter från kända
tillverkare, bl.a. Bosch, ARP, Come-
tic, DTA, Sachs, Weber, Pipercross
m.fl.

Öppet vardagar 08.00 - 17.00

0515-124 40
info@klracing.se
www.klracing.se

MOTORTRIMNING



KAMAXLAR, över 35 års erfarenhet
av konstruktion och tillverkning till
de flesta fabrikat. Nya på våra chill
cast ämnen, men även omslipning
och renovering. Vi har i närmare 40
år varit motorleverantör till både
fabriksteam och amatörer som i rally
vunnit SM-, EM- och VM-deltävling-
ar med våra produkter.
Besök vår hemsida på www.enem.se
där du hittar ENEM:s produkter
tillsammans med andra som vi
representerar: Wössner kolvar,
MBE insprutningssystem, Martelius
grenrör, Maxpeedingrods vevstakar,
HPS kompressorer m.m. Dessutom
ett komplett sortiment av vanliga
standarddelar till de flesta fabrikat.

08-715 04 00
enem@telia.com
www.enem.se

Lindberg i farten

Innan Thomas Lindberg lade passet på hyllan, blev redaktör för Bilsport-Börsen/Bilsport Rally&Racing och fokuserade på den inhemska bilsporten, flängde han jorden runt som frilansande reporter och fotograf. Det innebar ett hektiskt liv med dråpliga inslag som kanske kan roa även utanför kretsen av journalistkollegor, liksom dråpligheter med motorsportanknytning som drabbat redaktörn i andra sammanhang ...



Radiobuss visst. Men ville man kunna lyssna på radio så gällde det att ha med transistorn (här på motorhuven). Sak samma var det för övrigt inne på logementet. Där fanns varken radio eller tv – såvitt redaktörn kan minnas.



Krigarliv med rallyminnen

AV THOMAS LINDBERG (TEXT & FOTO)

Nu är det 50 år sedan och under en tid då alla unga grabbar ännu kallades till mönstring för värnplikt och "lumparliv". Rena coronakarantänen kändes det livet som ibland. Man umgicks ju nästan bara med de man bodde och "krigade" ihop med, det vill säga de andra killarna på logementet eller i tältet ute på övningar.

Att Lena Anderssons "Är det konstigt att man längtar bort nån gång" – en av hitlåtarna detta lumparår – gick hem på logementet, var inte konstigt ...

SOM TELEGRAFIST med placering på Signalregementet S2 i Uppsala blev dock redaktörns dagar både under utbildningen inne på regementet och vid övning i bushen betydligt bekvämare än för många andra. En Volvo 385 Viking Radioterrängbil modell 936 var arbetsplats i fält för vår grupp som på bilden klänger på ekipaget – med redaktörn lätt igenkänd.

Så jättemånga hågkomster från det här året 1970-71 är inte kvar i hjärnbarken. Men tre rallyminnen finns där, det första från hösten 1970 och Villingsbergs övningsfält i skogen mellan Örebro och Karlskoga.

Redaktörn ingick tillsammans med ett antal andra män i beredskapsstyrkan, som hade till uppgift att under en helg bevaka området, medan merparten av förbandet var lediga och hemma hos sina nära och kära. Detta var visserligen under kalla kriget, men krigs- och sabotagehot kändes mycket avlägset. Så vi var några rallyintresserade som bytte pass i vaktshemat med andra kompisar, smet ut, tryckte in oss i redaktörns Saab V4 och drog till Hällefors för att titta på rally. På den tiden var rally oftast en kvällsövning, så det dröjde till fram på natten innan vi lyckligen smög in igen till baracken på Villingsbergsfältet – och så småningom fullgjorde våra vaktpass.

Nästa minne är från en bister vinterövning i snörik norduppländsk terräng, strax utanför Österbybruk. En lång övningsnatt i radiobussen led mot sitt slut och huvudet var fullt av morsesignaler. Då, i ottan, knackade radiofjärrskrivaren som vi brukade ha igång och ratta in på den enda nyhetssändaren som var hörbar – ryska TASS i engelsk version – plötsligt fram en motorsportnyhet: "Svensken Ove Andersson med britten David Stone som co-driver i en Alpine Renault segrade i årets Monte Carlo-rally som avslutades tidigt idag"...

Det var Österbybruks-bon Ove "Påven" Anderssons första stora seger 1971, ett år som skulle bli hans främsta som rallyförare och göra honom till inofficiell världsmästare.

EN KNAPP MÅNAD senare var det dags för Svenska Rallyt. Helgen före tävlingen hälsade redaktörn på hos Sune Eloffsson, som också gjorde lumpen på S2.

Sune – mångårig och ännu aktiv kartläsare – bodde mitt bland rallysträckorna i Arvika-trakten. Där pågick rekognoseringen och vi kände på några av sträckorna i Sunes rally-Amazon.

Men Sune fick inte ledigt från S2 under rallydagarna följande onsdag-söndag, trots att han hade papper på att han skulle vara sträckfunktionär. Redaktörn hade däremot lyckats fixa ett intyg från rallyskribenten på Moting News om att han frilansmedarbetade i denna brittiska tidskrift (sant) och var aktuell för fast anställning (njaa). Det smällde högre och när rallyt startade var redaktörn på plats och kunde bland annat följa Stig Blomqvist ta sin första stora internationella seger. Stig bröt Björn Waldegårds segersvit 1968-70 och vann före Lars Nyström, BMW 2002 ti, och Harry "Sputnik" Källström, Lancia Fulvia 1,6 Coupé, medan Björn fick nöja sig med fjärde plats och Ove Andersson hörde till de många som tvingades bryta. ●

BILSPORT RALLY&RACING NR 2/2021 UTE 4 MARS

Som prenumerant får du tidningen tidigare



Rally Sweden

Juvelen i den svenska rallykronan är så klart det årliga VM-arrangemanget. 2021-upplagan planeras till dagarna innan nästa tidning sänds på tryck. Om världsläget inte försämras kan du därför förvänta dig en rykande färsk rapport från höjdpunkten.

FOTO: TONY WELAM/MCKLEIN

FASTA SIDOR LEDARE • PARC FERMÉ • ARKIVET • NOTISER • SBF • KRÖNIKOR

OBS! INNEHÅLLET KAN KOMMA ATT FÖRÄNDRAS

Motorsport för hela slanten! Vill du också bli en i gänget?

Beställ din prenumeration på
rallyracing.se/prenumerera



TACK TILL MINA SPONSORER!

Ett stort tack till mina sponsorer och alla som har stöttat mig under min första racingsäsong i det italienska Formel 4-mästerskapet!



Dino Beganovic



VOLITO



ARWIDSRO

nivika.
Fastigheter



RSA



BILSPORT



TRENDAB har i över 50 år levererat motorer och motorsportsutrustning. Vi satsar på 50 år till.



AeroCatch

Originalen bland alla dåliga kopior, vi är Sverige agenter.



Uppge kod:
RALLY OCH RACING
så får du **5% på hela beloppet** (koden kan endast användas en gång) **fraktfritt** när du handlar över 300 kr (ej bensin och skrymmande frakt).

Setrab

När du vill ha det bästa på marknaden och handla Svensktillverkade Oljekylare och intercooler.



På TRENDABs verkstäder utför vi mekaniska maskinbearbetningar, servar och underhåller klassiska bilar. Vi bygger även starka race och rally motorer. Vi har bromsprovcell och toppmodern rulland landsväg, även för E bilar.

NYTT I BUTIKEN

PIT LINK ZERO NOISE
INTERCOMSYSTEM GSM.



TRENDAB®

Verkstaden utför motorrenoveringar, optimeringar samt egen rullande landsväg.



ITG skumfilter tillverkade för hand i England, vi är Sverige agenter.



TRENDAB®

www.trendab.com

Vi stödjer svensk handel

